

Notiziario

30 Settembre 2017

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXV
Numero del 30 settembre 2017

NOTIZIE C.I.S.CO.

IL CONSIGLIO DIRETTIVO DI C.I.S.CO. HA ELETTO FILIPPO GALLO NUOVO PRESIDENTE	Pag. 3
CARGO INCIDENT NOTIFICATION SYSTEM VINCE IL BIC AWARD 2017	" 4

PORTI

SECONDO LA DREWRY SONO IN ARRIVO ALTRI INVESTIMENTI PER I PORTI CINESI	" 5
--	-----

TRASPORTO MARITTIMO

LA FMC APPLAUDE IL FONDO "INNOVATIVO" DELLA THE ALLIANCE FINALIZZATO AD EVITARE UN ALTRO "DISASTRO" COME QUELLO DELLA HANJIN	" 8
--	-----

TRASPORTO FERROVIARIO

LA CORTE DEI CONTI AVVERTE CHE LA POLITICA INCOERENTE METTE A RISCHIO IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO FRANCESE	" 11
---	------

TRASPORTO STRADALE

LE PROSPETTIVE PER I CAMION ELETTRICI	" 14
---	------

TRASPORTO INTERMODALE

LA SWISSTERMINAL POTENZIA LA CAPACITÀ A ZURIGO	" 19
--	------

TRASPORTI ED AMBIENTE

IL RUOLO DEL PEDAGGIO STRADALE PER MIGLIORARE IL TRASPORTO	" 21
--	------

LOGISTICA

LA K+N SVELA IL SUO "PIANO DI TRASFORMAZIONE" PER "I CLIENTI, LA TECNOLOGIA E LA GENTE"	24
---	----

PROGRESSO E TECNOLOGIA

L'AUTOMAZIONE IN FERROVIA È PIÙ COMPLICATA CHE IN AVIAZIONE	" 26
---	------

STUDI E RICERCHE

LE DIMENSIONI MEDIE DEGLI SCALI NEI PORTI MONDIALI CRESCONO DEL 12,6%	" 29
---	------

REEFER

HAPAG-LLOYD ORDINA 7.700 NUOVI CONTENITORI REEFER Pag. 31

IN CALENDARIO " 33

30 settembre 2017

Il contenuto del Notiziario C.I.S.Co. viene anche pubblicato sul quotidiano "inforMARE" raggiungibile su Internet all'indirizzo <http://www.informare.it>

NOTIZIE C.I.S.CO.

IL CONSIGLIO DIRETTIVO DI C.I.S.CO. HA ELETTO FILIPPO GALLO NUOVO PRESIDENTE

Il Consiglio Direttivo di C.I.S.Co., nel corso della riunione di venerdì 15 settembre tenutasi presso la Sala Dorata della Camera di Commercio di Genova, ha eletto Filippo Gallo nuovo presidente dell'associazione.

"Ringrazio la Camera di Commercio di Genova e l'AdSP del Mar Ligure Occidentale" ha dichiarato Gallo, subito dopo l'elezione «e cercherò di mettere a disposizione del C.I.S.Co la mia esperienza».



Il Consiglio Direttivo ha poi eletto alla carica di vicepresidente Emanuele Marocchi e confermato Giordano Bruno Guerrini come segretario generale: "Da oltre cinquanta anni al servizio delle imprese per diffondere buone pratiche" ha commentato Guerrini "C.I.S.Co. offre ai propri associati un ampio network internazionale di riferimento".

C.I.S.Co. è Referente Nazionale del BIC (Bureau International des Containers) e rappresenta i proprietari e operatori container italiani.

Per informazioni: +39.010.2518852

CARGO INCIDENT NOTIFICATION SYSTEM VINCE IL BIC AWARD 2017

Il Cargo Incident Notification System (CINS) ha vinto il BIC Award 2017, prestigioso premio messo in palio annualmente dal BIC (Bureau International des Containers).

Il riconoscimento va alla persona o all'organizzazione che nel corso dell'anno si è distinta per il contributo all'espansione sicura e sostenibile nel campo dei trasporti containerizzati e intermodali.

"CINS, fondato nel 2011 da cinque delle maggiori compagnie di navigazione mondiali, CMA-CGM, Evergreen, Hapag-Lloyd e MSC, ha l'obiettivo di mettere in luce i rischi nel trasporto containerizzato" spiega Giordano Bruno Guerrini, presidente del Bureau International des Containers.

"Raccogliendo i dati degli incidenti in mare in un unico database è molto più semplice riconoscere tendenze e circostanze che possano richiedere un'azione immediata".



Il premio, consegnato la sera del 12 settembre presso la sede dell'IMO (International Maritime Organization) di Londra da Giordano Bruno Guerrini accompagnato dal segretario generale Douglas Owen, è stato ritirato dal vicepresidente del CINS Ken Rohlmann di Hapag-Lloyd e da un altro socio fondatore, Christophe Triat di MSC.

"CINS opera con l'unico fine di migliorare la sicurezza a bordo nave, ed è indipendente da qualsiasi interesse commerciale" ha commentato Rohlmann.

Il CINS inoltre si occupa di stilare linee guida per il trasporto di alcuni materiali pericolosi all'interno dei container e raccoglie al suo interno 14 compagnie di navigazione, pari ai due terzi del numero dei contenitori in circolazione.

PORTI

SECONDO LA DREWRY SONO IN ARRIVO ALTRI INVESTIMENTI PER I PORTI CINESI

Nel corso del mese la Drewry Maritime Research ha effettuato una presentazione webinar del proprio *"Ports & Terminals Insight Report"*.

Il rapporto viene pubblicato ogni trimestre e costituisce un supplemento del rapporto principale della Drewry *"Annual Container Terminal Operators"*.

Il rapporto relativo al terzo trimestre è stato presentato da Neil Davidson, capo analista della Drewry per porti e terminal.

Il rapporto riguarda diverse questioni.

Una di loro è lo straordinario aumento degli investimenti all'estero da parte degli operatori portuali cinesi.

In effetti, 15 anni fa ce n'erano davvero pochi e persino nel 2012 non erano molti, ma oggi più della metà degli investimenti cinesi nei porti avvengono al di fuori della Cina.

Tuttavia, malgrado l'ampia copertura a livello internazionale, i volumi dei terminal all'estero degli operatori con sede in Cina (COSCO, China Shipping, China Merchants, SIPG) costituiscono solamente il 15% del loro patrimonio di TEU, indicando così che gli operatori cinesi devono ancora crescere prima di poter diventare davvero internazionali come i maggiori quattro operatori mondiali (Hutchison Ports, PSA, APMT e DP World).

Analizzando i recenti accordi fusione ed acquisizione dei compratori cinesi e non, la Drewry riconosce che gli acquirenti cinesi vorrebbero e sono in grado di pagare una maggiorazione per le risorse portuali.

Ad esempio, i loro accordi con le autorità portuali di Melbourne, Darwin e del Pireo sono stati raggiunti sulla base di un rapporto superiore a 20 fra il valore d'impresa ed il margine operativo lordo.

La COSCO ha pagato 14,9 volte il margine operativo lordo per il 51% dei porti settentrionali spagnoli.

Si tratta di una cifra piuttosto alta, dato che "gli investitori tradizionali sarebbero stati pronti a pagare 12 volte il margine operativo lordo" secondo Neil Davidson.

Ma i bassi costi di indebitamento delle banche nazionali (con tassi d'interesse di appena il 2-3,5%) ed una forte motivazione geopolitica (la strategia "Una Cintura Una Via") sostengono questa attività di fusioni ed acquisizioni dei soggetti cinesi.

Commentando i possibili prossimi passi degli investitori cinesi, Neil Davidson ammette che ci si può aspettare una ulteriore espansione e non solo lungo la rotta della "Una Cintura Una Via" ma anche in Africa ed in America Latina, con l'idea di "colmare altri divari a livello mondiale".

Quale esempio, Davidson menziona la recente acquisizione di un terminal



container a Paranaguá in Brasile da parte della China Merchants Port che ha finito per diventare il primo ingresso degli investitori cinesi nel mercato dell'America Latina.

Ed essi possono prendere in considerazione non solo i singoli porti o terminal per la propria attività di fusioni ed acquisizioni ma anche allo stesso modo i gruppi con ingenti portafogli di

risorse.

Ma ovviamente non solo la Cina è interessata ad acquisizioni di porti e terminal.

Trattando della concorrenza in quest'area, Neil Davidson sottolinea l'interesse da parte dell'operatore turco Yilport, così come dei tradizionali soggetti globali come DP World, Hutchison Ports, PSA ed ICTSI che sono recentemente diventati più prudenti ma hanno ancora il desiderio di conseguire risorse adeguate al giusto prezzo.

Ed il rapporto valore d'impresa/margine operativo lordo che gli offerenti sono pronti a pagare per una risorsa alla fine dipenderà da questa concorrenza.

Un'altra questione trattata nel rapporto è costituita dalle tendenze dei risultati produttivi dei porti containerizzati a livello mondiale.

E qui la Drewry evidenzia i segnali positivi che sono continuati finora per quattro trimestri.

La ripresa dei volumi portuali containerizzati vista alla fine del 2016 e nel corso del 2017 è stata sostenuta attraverso il secondo trimestre del 2017 raggiungendo un tasso di crescita del 5% su base annua, di modo che per l'intera annata 2017 i consulenti prevedono che il tasso di crescita sia al livello del 5,5%.

Tuttavia, Neil Davidson avverte di "non lasciarsi fuorviare" dall'attuale vivace tasso di crescita, poiché esso molto probabilmente non sarà sostenuto e nel 2018-2019 tornerà al 3-4%.

La Drewry ha inoltre fatto notare che malgrado la ripresa dei volumi, il margine operativo lordo delle società portuali quotate in borsa è calato leggermente nel terzo trimestre del 2017 dal 39,6% al 36,7%.

La motivazione che vi sta alla base è che sebbene le entrate abbiano risentito positivamente dai risultati produttivi in crescita, il lato dei costi viene ancora pregiudicato dall'impatto delle navi più grandi.

Parlando della futura tendenza dell'aumento dimensionale delle navi, Neil Davidson esprime la speranza che le dimensioni massime delle navi siano state raggiunte con la categoria delle navi da 18.000-22.000 TEU, l'ultima ordinazione per le quali è stata effettuata dalla CMA CGM giusto pochi giorni fa.

Tuttavia, lo spostamento a cascata delle navi comporterà conseguenze per i porti nei prossimi anni, dato che molte grandi navi saranno consegnate nei traffici Asia-Europa.

(da: port.today, 21 settembre 2017)

TRASPORTO MARITTIMO

LA FMC APPLAUDE IL FONDO "INNOVATIVO" DELLA THE ALLIANCE FINALIZZATO AD EVITARE UN ALTRO "DISASTRO" COME QUELLO DELLA HANJIN

La FMC (Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti) ha approvato il 14 settembre il piano della THE Alliance relativo ad un fondo di emergenza da 50 milioni di dollari USA da utilizzarsi nel caso che uno dei suoi membri diventi insolvente o si trovi in serie "difficoltà finanziarie".

Ognuno dei membri della THE Alliance - Hapag-Lloyd, MOL, NYK, K line e Yang Ming - dovrà contribuire all'inizio con 1 milione di dollari USA e poi con ulteriori 9 milioni con "fondi aggiuntivi o mediante una lettera di credito", afferma il commissario della FMC William Doyle, che ha votato per l'approvazione.



Doyle ha parlato in occasione della conferenza *FTR Transportation* svoltasi ad Indianapolis il 14 settembre e ha detto che è fondamentale che le alleanze che effettuano operazioni con navi si strutturino per evitare la ripetizione del caos nella filiera distributiva cui si è assistito sulla scia del fallimento della Hanjin l'anno scorso, quando carichi per un valore di 14 miliardi di dollari sono rimasti bloccati su oltre un centinaio di navi in tutto il mondo.

"Il crollo dell'anno scorso è stato un campanello d'allarme per l'intera filiera del trasporto marittimo e della logistica.

È importantissimo che non si verifichi un altro disastro come quello della Hanjin.

Le società possono fallire, ma la responsabilità grava su tutti quanti, almeno nella misura da non comportare il danno occorso dopo il caso Hanjin.

Guardando indietro, le cose si sarebbe potuto farle diversamente.

Guardando avanti, le cose devono essere fatte diversamente.

E le cose si stanno facendo diversamente con la costituzione di questo fondo di garanzia di emergenza da parte della THE Alliance.

Si spera che non lo si debba mai sfruttare”.

Aggiunge Doyle: “Ritengo fermamente che se un vettore si aggrega ad un’alleanza sia responsabilità dei membri far sì che il carico vada dove occorre che vada.

Se un vettore non ci riesce e quel vettore fa parte di un’alleanza, il carico trasportato sulle navi della compagnia di navigazione che non ci è riuscita potrebbe equivalere ad una frazione dei volumi containerizzati trasportati.

Molti contenitori potrebbero appartenere ad altri vettori dell’alleanza”.

Anche se il fondo dovrebbe essere amministrato da un fiduciario neutrale, nel caso di un evento di insolvenza o di altro “cambiamento materiale negativo” le altre linee di navigazione dovrebbero formare un comitato che escluderebbe la linea coinvolta nel problema.

Questo comitato dovrebbe approvare tutti gli esborsi con decisione unanime e



dare istruzioni al fiduciario in ordine agli “effettivi esborsi ed alle altre funzioni amministrative”.

Essi dovrebbero far sì che la linea coinvolta e le altre

parti possano continuare ad effettuare operazioni nei servizi della THE Alliance ed a scalare i porti.

Tali versamenti dovrebbero anche servire a “pagare i costi, le perdite o le responsabilità connessi alle parti in conseguenza del blocco di una nave; provvedere ai fondi od ai pagamenti correlati al trasporto, alla movimentazione, al deposito o alla consegna di contenitori trasportati da una linea di navigazione coinvolta; pagare le richieste di risarcimento da parte di terzi che possano comportare il blocco o il fermo di una nave; infine, rimborsare la parti non coinvolte per i costi, le perdite, le responsabilità in cui sono incorsi gli altri membri della THE Alliance”.

E dopo ogni versamento, le linee di navigazione hanno concordato di “alimentare i conti ed comunque assicurare che il fondo sia in buone condizioni”.

Afferma Doyle: “Il fondo è progettato per essere uno strumento vivo.

Tutti quanti hanno subito conseguenze nella filiera del trasporto marittimo a causa della Hanjin.

Pertanto, è essenziale che tutti si assumano le proprie responsabilità.

La responsabilità è quella di portare la nave in porto e di farla scaricare, portare i vuoti e bordo e rimettere la nave in mare.

Applaudo le iniziative innovative intraprese dai vettori della THE Alliance.

È una reazione commerciale responsabile agli eventi dell'anno scorso che serve a rassicurare il pubblico dello shipping in ordine al fatto che il carico sarà consegnato in maniera affidabile e tempestiva".

(da: theloadstar.co.uk, 15 settembre 2017)

TRASPORTO FERROVIARIO

LA CORTE DEI CONTI AVVERTE CHE LA POLITICA INCOERENTE METTE A RISCHIO IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO FRANCESE

La Corte dei Conti francese ha espresso preoccupazioni in ordine alla fragilità delle operazioni di trasporto merci della SNCF (ferrovie nazionali francesi) in una comunicazione ai ministri del governo che mette in discussione la "coerenza ed efficacia" della politica francese relativa al trasporto di merci.

Fra il 2008 ed il 2016 la Corte ha condotto una serie di indagini sulle attività di trasporto merci ferroviario della SNCF Mobility, considerando i conti e la gestione delle sue filiali di trasporto merci, la Fret SNCF e l'operatore ad accesso aperto VFLI.

La Corte ha tenuto inoltre in considerazione le prestazioni dell'unità di noleggio di locomotive Akiem, che è stata costituita nel 2008 con l'intento di ottimizzare la gestione del parco locomotive per il trasporto merci della SNCF.

La Corte sottolinea che, malgrado l'impegno messo nel riformare la Fret SNCF



e nel razionalizzare le sue operazioni, la società resta in condizioni fragili e non è economicamente redditizia.

Nel 2005 lo stato aveva concordato una ricapitalizzazione di 1,4 miliardi di euro della Fret SNCF in cambio di un piano di

ristrutturazione finalizzato a rendere i servizi più rispondenti alle esigenze dei clienti.

Si è trattato di un'iniziativa che preludeva alla liberalizzazione del mercato di trasporto merci ferroviario francese l'anno seguente.

Fra il 2008 ed il 2015 la Fret SNCF ha ridotto la propria forza-lavoro da 14.933 a 7.420 dipendenti e ha venduto 101 delle proprie 262 locomotive alla Akiem fra il 2009 ed il 2011.

La Corte afferma che ciò evidenzia l'eccesso di capacità della flotta dell'operatore nel corso di tale periodo.

Il traffico di carri carichi è calato drasticamente da circa 700.000 unità nel 2005 a 150.000 unità nel 2014 e la struttura organizzativa è stata razionalizzata, ma, malgrado tale impegno, i costi restano alti.

"Il costo e le condizioni di lavoro del personale della SNCF continuano a pesare sulla sua redditività" nota la Corte.

La retribuzione lorda media del personale della SNCF è aumentata del 2,8% annualmente fra il 2008 ed il 2014, rispetto ad una media dell'1,6% in tutto il settore dei trasporti in generale.

Nel contempo, le assenze del personale sono aumentate da una media di 10,5 giorni nel 2009 a 12,8 giorni nel 2014.

Le assenze dei dipendenti della VFLI sono diminuite da 6,9 a 6,6 giorni nel corso di questo periodo.

Le perdite operative della Fret SNCF sono diminuite ma sono ancora equivalenti al 23,9% del fatturato nel 2015, quando la società ha avuto una perdita di 253 milioni di euro sui proventi pari a 1,06 miliardi di euro.

Il debito netto è più che raddoppiato fra il 2008 ed il 2014 da 1,79 a 4 miliardi di euro e si prevede che raggiunga i 5,1 miliardi di euro entro il 2020.

Anche se la VFLI è cresciuta rapidamente, catturando il 38% del mercato del trasporto merci ferroviario francese entro il 2015, la quota di mercato della Fret SNCF è stata in persistente calo.

La Corte sostiene che la VFLI ha avuto successo a causa della "flessibilità della sua offerta, della sua struttura sociale e del suo modello aziendale più selettivo e non generalista" che le ha consentito di adattarsi ai cambiamenti nel mercato in una maniera in cui la Fret SNCF non lo ha fatto.

Declino

Il governo francese ha lanciato una nuova strategia di trasporto merci ferroviario nel 2009 nel tentativo di riequilibrare la ripartizione modale a favore della ferrovia.

Tuttavia, la quota della ferrovia nel mercato del trasporto merci terrestre è diminuita dal 10,2% nel 2008 al 9,5% nel 2014 ed i volumi sono calati da 40,4 miliardi di tonnellate-km nel 2008 a 32,2 miliardi di tonnellate-km nel 2014, con una diminuzione del 21%.

Anche se questa tendenza è stata indotta dal declino delle industrie pesanti, la Corte sostiene che essa è stata "aggravata dalle cattive condizioni della rete, che ha seriamente degradato l'affidabilità delle tracce assegnate ai treni merci e perciò la qualità del servizio considerato essenziale dai caricatori, che pertanto hanno dirottato il traffico su altre modalità".

Il "duplice ruolo" dello stato come sia guida della politica dei trasporti sia azionista della SNCF Mobility è citato quale questione fondamentale e lo stato, pur avendo espresso il proprio supporto al trasporto merci ferroviario, ha posto in atto iniziative come i camion da 44 tonnellate e l'abbandono della ecotassa che ha danneggiato il settore.

Anche la nuova struttura sociale introdotta nel 2016 viene considerata dalla Corte come una "opportunità mancata" per migliorare la competitività della Fret SNCF.

Il tempo di lavoro massimo per gli equipaggi dei treni è di 1.568 ore all'anno ed un accordo collettivo siglato a giugno del 2016 non si è tradotto in alcun risparmio per la SNCF Mobility.

Gli operatori di trasporto merci dovranno altresì far fronte ad un aumento degli oneri di accesso ai binari e la Corte sostiene che le disposizioni relative al trasporto merci ferroviario contenute nel contratto dello stato 2017-2026 con il gestore della rete SNCF Network "non sono coerenti con le ambizioni dello stato per questa modalità".

Inoltre, la Corte suggerisce che dovrebbero essere introdotti dei meccanismi a supporto dei caricatori che optano per l'uso di forme di trasporto più sostenibili per l'ambiente.

(da: railjournal.com, 15 settembre 2017)

TRASPORTO STRADALE

LE PROSPETTIVE PER I CAMION ELETTRICI

A tre mesi dalla pubblicazione a giugno del rapporto di *Transport & Environment* sui veicoli pesanti e gli autobus ecosostenibili, sembra presto per la pubblicazione di un aggiornamento.

Ma le cose accadono in fretta.

La Cummins ha fatto uscire un prototipo di camion elettrico alla fine di agosto.

La BYD ha aumentato la propria offerta di piccoli camion elettrici negli Stati Uniti ed in Asia.

La Tesla sta per svelare un camion elettrico a lungo raggio a Los Angeles il 26 ottobre.

La grande scommessa della Tesla sui veicoli elettrici a batteria ha già trasformato il settore degli autoveicoli.

La Tesla ha dimostrato che le auto a batteria desiderate dai clienti possono essere prodotte ad un costo ragionevole e – ultimo ma non meno importante – che i produttori di auto che hanno in programma di penetrare nel mercato in modo serio devono contribuire a diffondere le infrastrutture di ricarica.

I produttori europei si stanno affrettando a mettersi in pari.

Ma l'annuncio della Tesla relativo ad un camion autostradale elettrico a batteria ha dato da pensare a molti dei suoi tifosi più sfegatati.

Il senso comune dice che un camion elettrico a lungo raggio da 40 tonnellate sarebbe troppo costoso, troppo pesante ed inadatto alle esigenze operative dei camionisti.

Resta da vedere se la Tesla possa sconvolgere la produzione di camion.

Ma vale la pena di mettere in evidenza i motivi per cui non si deve abbandonare l'idea.

In primo luogo, la Tesla non è la sola società a sostenere che i camion a batteria hanno senso.

La Mercedes ha annunciato l'uscita di un camion per consegne da 26 tonnellate l'anno scorso ed anche la MAN, una consociata della Volkswagen, sta lavorando ad un camion a batteria.

Ma il riassunto più chiaro e convincente per spiegare perché i camion a batteria potrebbero davvero avere molto senso è contenuto in una serie di blog di Auke Hoekstra, consulente senior dell'Università di Eindhoven.

Innanzitutto, il costo.

Il trasporto stradale è dominato dai costi.

Se i camion a batteria sono più costosi di quelli diesel, non avranno successo.

Corre voce che il costo del complesso di batterie della Tesla sia al di sotto dei 160 dollari/kWh.

E lo è prima di poterlo calcolare in base agli effetti su vasta scala della sua giga-fabbrica.

Bloomberg e McKinsey si aspettano che i costi del complesso di batterie scenda al di sotto dei 100 dollari entro il 2030, mentre le previsioni dell'ICCT sono equivalenti.

In poche parole, dalla metà degli anni 10 alla metà degli anni '20 i costi delle batterie grosso modo si dimezzeranno ed il contributo aggiuntivo della nuova generazione di batterie agli ioni post litio che prenderà piede è ancora assai difficile da quantificare.

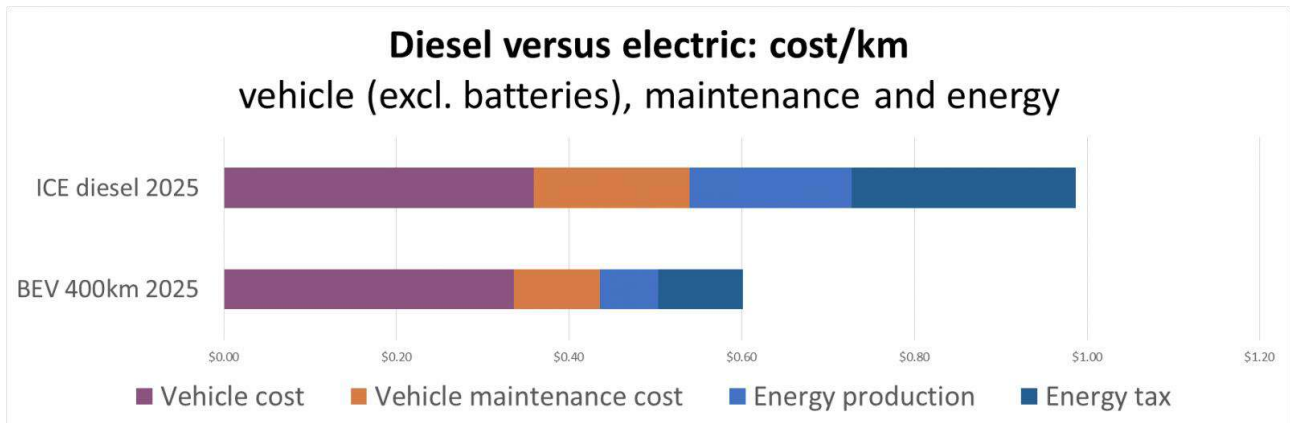
E non è tutto, anche in relazione alle batterie: i costruttori di camion possono noleggiare invece di vendere il complesso di batterie, procurando quotidianamente risparmi sui costi energetici anche più direttamente all'operatore di trasporto.

L'eliminazione del motore, del post-trattamento e della complessa trasmissione correlati al diesel produce risparmi di rilievo.

I camion a batteria funzionano con motori elettrici super-efficienti che quasi non richiedono costi di manutenzione.

Secondo Hoekstra, i camion a batteria sarebbero circa un terzo più convenienti da far funzionare.

Sapendo che un camion consuma circa 30-40k di diesel ogni anno, è chiaro in base alla sua tabella che i maggiori risparmi ci sono dal punto di vista dell'energia:



Un camion a batteria non sarebbe così pesante come spesso si è temuto.

In effetti la batteria potrebbe aggiungere le 4-5 tonnellate di peso, ma a questo si può rimediare con la rimozione del motore diesel, unitamente al risparmio sui pesi del gruppo propulsore.

Combinando ciò con le notevoli opportunità offerte dall'alleggerimento dei pesi (ad esempio utilizzando più alluminio o fibra di carbonio) il peso delle batterie potrebbe non essere effettivamente un problema.

La grande domanda che residua è: come dovranno adeguarsi i camion a batterie alle esigenze degli autisti?

Come mostra l'aggiornamento dello studio di T&E, il 48% dei viaggi dei camion nell'Unione Europea sono più corti di 300 km (la pubblicazione dell'aggiornamento è prevista per il 27 settembre).

Per i viaggi più lunghi, le imprese avrebbero bisogno di stazioni di ricarica da installare nei propri locali o nelle stazioni di rifornimento autostradali.

Se i caricabatteria fossero abbastanza grandi (sino ad un megawatt), i tempi di ricarica sarebbero veloci.

La carenza di tali infrastrutture inizialmente limiteranno i camion a batteria a percorsi preventivabili che idealmente ritornino alla base di partenza.

Ma, se l'economia sarà favorevole, i camion elettrici inizieranno a conseguire quote di mercato alla svelta.

E se i politici eliminassero l'incertezza relativa al calendario degli investimenti per le stazioni di ricarica, il ritmo di diffusione aumenterebbe.

Tutto questo suggerisce un futuro molto più brillante per i camion elettrici.

Finora, la costruzione di camion è stata un'attività assai conservatrice, specialmente per quanto attiene alla produzione più dei camion che delle auto.

I produttori di camion hanno avuto pochissimi motivi per sviluppare gruppi propulsori alternativi.

Questo significa che sarà necessario il supporto della politica per portare a zero le emissioni dell'autotrasporto.

L'Unione Europea sta preparando un regolamento sulla CO₂ per i camion e gli autobus.

La sua attenzione è – e dovrebbe essere – concentrata sull'efficienza.

Un recente rapporto dell'ICCT ha mostrato che i camion dovrebbero essere del 43% circa più efficienti con un ridotto costo di proprietà complessivo.

Ma il regolamento sulla CO₂ deve guardare lontano e supportare i camion e gli autobus con emissioni zero dai tubi di scarico.



Lo si può fare in tre modi:

- Prevedere veicoli a tasso zero ed in grado di presentare altre emissioni zero;
- evitare i moltiplicatori (supercrediti) per i veicoli a batteria ed invece estendere l'obbligo di Veicoli a Zero Emissioni programmato per auto e furgoni includendovi anche i camion e gli autobus; infine
- utilizzare il budget post 2020 dell'Unione Europea per elettrificare, od ulteriormente elettrificare, i sistemi di trasporto merci.

Unitamente ai suddetti punti, occorre fare progressi in ordine a tre iniziative aggiuntive.

Primo, bisogna che l'Unione Europea adotti la proposta della Commissione di pedaggi scontati per i veicoli ad emissioni zero (già prevista nella bozza di revisione della direttiva sulle Eurovignette); secondo, occorre far sì che gli appalti pubblici europei diano l'esempio sui trasporti ad emissioni zero con una progressiva revisione della direttiva sui Veicoli Puliti; e terzo, bisogna riformulare la direttiva sulle Imposte sull'Energia al fine di incrementare le tasse minime sul diesel in Europa.

Se si farà entrare in vigore questo pacchetto strutturato in sei parti l'Unione Europea potrà disporre dello schema più progredito di tutto il mondo per i veicoli pesanti ad emissioni zero.

E questo è esattamente ciò di cui l'Europa ha bisogno.

T&E ammira Elon Musk ma vorrebbe poter assistere alla vittoria dell'Europa – e dei suoi produttori di camion leader a livello mondiale – nella corsa alle emissioni zero nel trasporto su strada.

Come si sta formando la squadra europea?

Allo scopo di udire le opinioni dei principali operatori europei – dai produttori di sistemi elettrici per il trasporto su strada, a batterie ed a idrogeno, ai regolatori, operatori ed esperti tecnologici – una buona occasione è quella della Zero Emissions Land Freight, un evento programmato per il 27 settembre dal Consiglio Nordico dei Ministri, in collaborazione con *T&E*.

Lì si potrà decidere se l'Europa si piazza in testa al gruppo o nelle retrovie.

(da: transportenvironment.org, 19 settembre 2017)

TRASPORTO INTERMODALE

LA SWISSTERMINAL POTENZIA LA CAPACITÀ A ZURIGO

La Swissterminal ripristinerà le operazioni presso il terminal container di Niederglatt dall'inizio del prossimo novembre.

L'operatore afferma che l'uso del terminal, situato nel distretto comunale di Niederhasli nei pressi di Zurigo, gli consentirà di incrementare la capacità "in sintonia con l'aumento della domanda da parte dei clienti di soluzioni di trasporto merci ferroviario in uno dei più importanti mercati in Svizzera".

Dal 2012, la Swissterminal serve l'area metropolitana di Zurigo esclusivamente attraverso il terminal container di Rekingen.

Tuttavia, l'affitto del sito sta per terminare e così, a partire da novembre, la



Swissterminal effettuerà operazioni con un collegamento di raccordo fra Niederglatt e la propria sede di Frenkendorf nei pressi di Basilea utilizzando tre treni di capacità pari a 32 TEU alla settimana.

"Via Niederglatt, la Swissterminal continua ad offrire ai clienti dell'area metropolitana di Zurigo una soluzione per movimentare i contenitori mediante il trasporto combinato da e per gli scali marittimi in modo ecologico" si legge in una dichiarazione della società.

"Il terminal, situato nel comune di Niederhasli, dispone di collegamenti ferroviari diretti attraverso il punto di accesso di Niederglatt.

Oltre a ciò, i collegamenti con le autostrade A1 e A51 agevolano un facile viaggio verso le zone adiacenti".

La Swissterminal afferma che il Niederglatt offre spazi per fino a 4.000 TEU nel proprio sito da 34.000 m²".

Questo corrisponde ad un incremento della capacità del 320% rispetto a Rekingen” dichiara la società.

“Il terminal è caratterizzato da 12 collegamenti reefer, da un carrello impilatore che può sollevare fino a 35 tonnellate e da un elevatore a forca per la movimentazione dei contenitori vuoti.

Lo spostamento del trasporto merci dalla strada alla rotaia è un elemento decisivo per la politica di trasporto sia svizzera che europea.

Mettendo in servizio il Niederglatt, la Swissterminal contribuisce ad alleviare la congestione stradale fra le importanti zone industriali di Basilea e Zurigo.

La localizzazione trae altresì vantaggio dall’espansione del servizio della Swisstrain che ha iniziato a collegarla con Amburgo oltre a Rotterdam a luglio”.

La Swissterminal afferma che dovrebbero essere migliorati anche i tempi di viaggio alla volta dei porti hub del Nord Europa.

“Per i carichi in esportazione, il viaggio alla volta dei terminal APM2, RWG ed EMX di Rotterdam richiede da uno a tre giorni in meno rispetto a prima, a seconda delle rispettive partenze” dichiara la società.

“Per le importazioni, sono disponibile idonee connessioni per tutte le navi che partono dai terminal Maasvlakte.

E riguardo al terminal EMX, la Swisstrain fa risparmiare due giorni ciascuno al lunedì ed al venerdì”.

(da: lloydsloadinglist.com, 20 settembre 2017)

TRASPORTI ED AMBIENTE

IL RUOLO DEL PEDAGGIO STRADALE PER MIGLIORARE IL TRASPORTO

Il 31 maggio di quest'anno la Commissione Europea ha pubblicato la propria proposta finalizzata alla revisione della direttiva sulla "Eurovignetta".

La direttiva definisce come gli stati membri dell'Unione Europea possano addebitare ai veicoli l'uso da parte loro delle infrastrutture stradali ed è stata concepita per assicurare l'appropriato funzionamento del mercato dei trasporti dell'Unione Europea.

Il trasporto rappresenta circa un quarto delle emissioni di gas serra dell'Unione Europea.

Nel contempo l'inquinamento atmosferico derivante dal trasporto stradale contribuisce ad oltre 400.000 decessi prematuri all'anno, 26.000 persone muoiono nel traffico annualmente e l'economia dell'Unione Europea perde 100 miliardi ogni anno a causa degli intasamenti.



La tariffazione stradale è uno strumento fondamentale per far fronte a tale situazione.

In primo luogo, i pedaggi basati sulle distanze migliorano l'efficienza del trasporto.

Se il costo di un viaggio viene assoggettato a tariffa a seconda della lunghezza del percorso, gli utenti della strada si assicureranno di effettuare viaggi nel modo più efficiente possibile (evitando i viaggi a vuoto, condividendo le corse e il carico, utilizzando modalità più pulite).

In secondo luogo, i pedaggi possono essere differenziati a seconda delle prestazioni ambientali dei veicoli.

Si tratta in questo caso di uno strumento molto potente per incoraggiare l'acquisto e l'uso di veicoli più puliti.

Ad esempio, i pedaggi per i camion sono stati determinanti per incoraggiare l'uso dei camion EURO V e VI sulle strade a pagamento.

La diversificazione ambientale si concentra attualmente sull'inquinamento atmosferico (EURO standard) ma dovrebbe essere estesa all'incentivazione di veicoli ad emissioni di CO₂ inferiori o pari a zero.

Ciò è particolarmente importante per i camion dove al momento esistono davvero pochi incentivi per la tecnologia ad emissioni zero.

In terzo luogo, il pedaggio stradale diventerà uno strumento fiscale sempre più importante.

Poiché i veicoli diventano sempre più efficienti ed ultimamente si astengono dal consumare diesel e petrolio, le entrate fiscali dal carburante si ridurranno.

Il pedaggio stradale sarà essenziale per compensare le perdite in termini di entrate, ma anche per gestire la domanda di trasporto ed occuparsi della congestione in un mondo con veicoli senza autista e ad emissioni zero.

La proposta della Commissione va nella direzione giusta.

In particolare T&E (Transport & Environment) supporta:

1. La diversificazione obbligatoria in relazione alla CO₂ dei pedaggi stradali per tutti i veicoli.

In pratica, questo vorrebbe dire che il livello di pedaggio di un veicolo sarebbe basato sulle sue emissioni di anidride carbonica dal tubo di scappamento così come misurate mediante le procedure di prova dell'Unione Europea (WLTP per automobili e furgoni, VECTO per i camion).

La diversificazione della CO₂ per i camion andrebbe ad aggiungersi in prima battuta per poi gradualmente sostituire la diversificazione basata sull'inquinamento atmosferico.

Per le auto la diversificazione inerente alla classe EURO continuerà a svolgere un ruolo ma dovrà basarsi sui risultati dei test per le Emissioni di Guida Reale e non sugli screditati test in laboratorio.

2. Uno sconto del 25% sul pedaggio per tutti i camion ad emissioni zero in tutta Europa.

Questo incentivo finanziario incoraggerebbe l'acquisizione dei camion ad emissioni zero, cosa che contribuirebbe a creare un mercato più grande per i veicoli ad emissioni zero.

Tuttavia, l'incentivo dovrebbe essere a medio termine ed eliminato una volta che i camion ad emissioni zero avranno conseguito il 20% di immatricolazioni dei veicoli.

3. La proposta di abolizione delle vignette basate sui tempi per tutti i veicoli stradali in tutta l'Europa.

Le vignette sono discriminanti ed inefficaci.

Una volta eliminate le vignette, gli stati membri avranno la possibilità di scegliere se evolversi nel senso di pedaggi basati sulle distanze o non avere pedaggi del tutto.

Questa non è la stessa cosa di un obbligo ad introdurre pedaggi basati sulle distanze ed è in linea con gli scopi originali della direttiva: salvaguardare il corretto funzionamento del mercato interno.

Inoltre, occorre migliorare la proposta della Commissione con i seguenti provvedimenti:

1. istituzione di pedaggi minimi relativi ai costi esterni in tutta l'intera rete stradale soggetta a pedaggi ed incremento dei valori indicati nell'allegato di cui tenere conto per tutti i costi esterni (e non solo per certe sezioni stradali e per certi costi esterni, come suggerito nella proposta della Commissione sui costi).

I camion coprono solamente il 30% dei propri costi esterni e dovrebbero essere assoggettati a pedaggi al fine di meglio internalizzare questi costi esterni, determinando acquisti e modelli di utilizzazione più intelligenti.

2. Migliore distinzione fra automobili e furgoni nella revisione della direttiva sulle Eurovignette di modo che tutti i pedaggi per i camion a partire da 3,5 tonnellate si debbano applicare anche ai furgoni utilizzati per il trasporto di merci.

I furgoni sono sempre più utilizzati nel trasporto merci come mezzo per aggirare la normativa applicabile ai camion e questa distorsione deve essere affrontata a livello di Unione Europea.

(da: transportenvironment.org, 12 settembre 2017)

LOGISTICA

LA K+N SVELA IL SUO "PIANO DI TRASFORMAZIONE" PER "I CLIENTI, LA TECNOLOGIA E LA GENTE"

La Kuehne + Nagel ha svelato il proprio nuovo piano aziendale finalizzato al successo dell'iniziativa Focus + Excellence che conduce dal 2014.

In occasione della presentazione dei mercati finanziari della società, svoltasi a Londra il 20 settembre, l'amministratore delegato Detlef Trefzger ha dichiarato che la KN+NextGen è in realtà un termine generico per descrivere una gamma di "progetti di trasformazione" da varare nei mesi a venire.

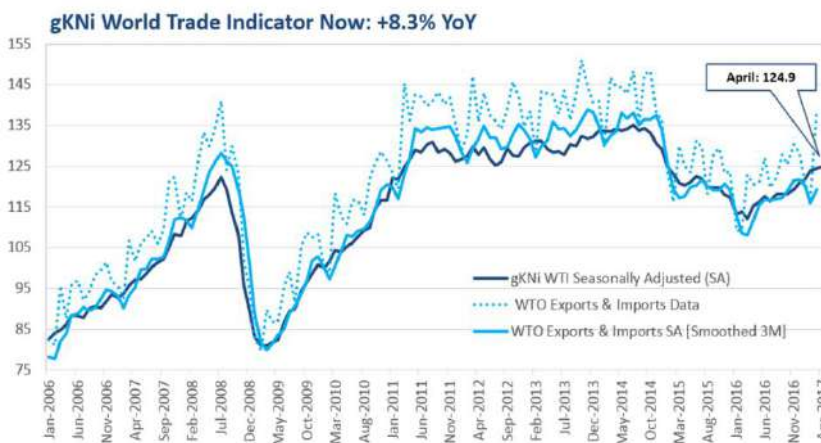
"Al riguardo, esistono tre dimensioni: i clienti, la tecnologia e la gente" ha affermato.

"In primo luogo, stabiliremo un nuovo standard per l'eccellenza nei confronti dei clienti e lo diffonderemo nei nuovi servizi" ha aggiunto, citando il recente lancio del programma della KN per le batterie al litio quale primo esempio.

"Si tratta di far leva sulle nostre forze per estendere i nostri servizi dalla filiera distributiva alla filiera del valore" ha sostenuto, aggiungendo che la KN dispone di circa 18 punti di contatto con le filiere distributive dei clienti".

"Non saremo coinvolti nello sviluppo e nelle obbligazioni relativi ai loro prodotti, né nella vendita e commercializzazione dei prodotti, ma fra lo sviluppo del prodotto del cliente ed i consumatori finali c'è parecchio spazio per un'espansione del servizio" ha detto.

Trefzger ha affermato che molte di tali opportunità saranno esplorate attraverso nuove piattaforme tecnologiche e ha citato un sistema prossimo al lancio progettato specificamente per i caricatori di materie prime con grandi volumi, che sembrerebbe essere una risposta alla start-up logistica Haven della Silicon Valley.



“Ci rivolgeremo ai clienti con materie prime, i quali hanno grandi volumi che non richiedono una movimentazione speciale, con una semplice quotazione online ed un sistema di registrazione denominato eTouch che rivoluzionerà il segmento delle materie prime” ha detto.

“Nel corso dei prossimi due anni, la regola del gioco sarà il miglioramento dell’esperienza del cliente attraverso la tecnologia” ha aggiunto.

E la KN vuole risolvere il problema di dover assumere personale che disponga di una serie di competenze diverse rispetto a quelle dei professionisti della logistica, che è stata una caratteristica della turbativa apportata dalle start-up.

“Ci stiamo avviando ad essere tecnici del processo di assunzione, esperti di dati e scienziati e mischieremo le nostre conoscenze in materia di spedizioni e logistica con queste nuove competenze al fine di creare nuovi specialisti logistici: li chiameremo guardiani elettronici. Tuttavia, riteniamo altresì che i trasporti e la logistica continueranno ad essere un’attività di persone perché è la gente che continua ad interfacciarsi con la tecnologia” ha sostenuto.

Al di là dell’immediata attenzione alla tecnologia ed alla trasformazione, le ambizioni aziendali della KN sono rimaste per lo più le stesse: essa continua a traguardare una quota di mercato con un tasso di crescita doppio rispetto a quello del mercato e continuerà ad andare a caccia di acquisizioni.

“Tramite le acquisizioni, aggiungeremo un’impronta verticale e geografica ed acquisiremo nuove capacità” ha detto Trefzger ai partecipanti all’assemblea degli investitori e degli analisti.

Il 20 settembre si è inoltre assistito al lancio del nuovo servizio d’informazioni per i caricatori, il GKNI (Global Kuehne + Nagel Indicators), che combina le cifre dei flussi dei traffici e della logistica, i grandi dati e le analisi previsionali per fornire “un quadro del recentissimo passato, del presente e dell’assai prossimo futuro” secondo il responsabile delle informazioni Martin Kolbe. La società lo ha definito “previsioni a brevissimo termine”.

“Abbiamo 25.000 serie di dati relativi ai dati delle spedizioni della KN, combinati con altri dati quali i risultati produttivi dei porti e le movimentazioni in tempo reale delle navi in un nuovo algoritmo per fornire previsioni in ordine alla bilancia commerciale, alle importazioni ed esportazioni ed alla produzione industriale” ha detto.

Il responsabile delle nuove attività della KN, João Monteiro, ha affermato che il GKNI consegna ai clienti dati previsionali “55 giorni prima delle altre stime sui traffici presenti sul mercato”. Esso attualmente copre sei verticali e 12 paesi.

(da: theloadstar.co.uk, 20 settembre 2017)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

L'AUTOMAZIONE IN FERROVIA È PIÙ COMPLICATA CHE IN AVIAZIONE

Nel settore aeronautico i sistemi automatizzati sono già stati messi in opera in misura molto più ampia rispetto a quanto avvenga attualmente nei sistemi ferroviari.

Le operazioni degli aeroplani sono in larga parte effettuate da un computer, piuttosto che dal pilota in cabina.

Il ruolo del pilota si è evoluto dal far volare attivamente l'aereo al monitoraggio del volo automatico, prendendo il controllo se qualcosa non va.

Ma questo è stato un lungo processo, afferma Dick Terleth, direttore mobilità della ADSE, una società indipendente olandese di consulenza ed ingegneria nei settori aerospaziale, ferroviario e della difesa.

“Implementare l'automazione nei treni potrebbe essere una questione molto più complicata”.

Dick Terleth e Sander van Lochem ne parleranno nel corso dell'evento “*Intelligent Rail Summit*” che si svolgerà a Vienna dal 28 al 30 novembre prossimo.

In tale occasione essi presenteranno un confronto fra il trasporto aereo e quello ferroviario, concentrandosi sugli aspetti fondamentali della gestione dell'introduzione, delle operazioni e della durata di esercizio delle Operazioni Ferroviarie Automatizzate (ATO).

Dopo anni di lavoro nell'ambito dei settori ferroviario ed aeronautico essi sono in grado di produrre elaborazioni sulle esperienze e lezioni apprese.

Differenze

Un aereo si muove attraverso uno spazio tridimensionale.

Quando esiste la possibilità di collisione con un altro aereo, esso ha un sacco di spazio e di possibilità per deviare la rotta.

Durante il volo, avvengono costanti comunicazioni fra il pilota ed il controllore di volo ma è il pilota al comando dell'aeromobile.

Non c'è un'interfaccia automatica attiva fra l'aereo ed il controllore del traffico come nei sistemi di segnalamento e controllo delle ferrovie.

A causa di questi fattori, è stato relativamente facile adottare un sistema di volo automatico nel trasporto aereo, sottolinea Terleth.

“Le cose sono completamente diverse nel settore ferroviario, dove lo spazio è più confinato al binario ed avviene un livello molto più alto di interazione fra il veicolo e l'infrastruttura ferroviaria.

Inoltre, ci sono altri fattori, come la gente presente lungo la linea, da tenere in considerazione.

Occorre fare molto di più allo scopo di riuscire ad implementare un sistema di guida automatico in ferrovia, dal momento che i prerequisiti sono molto più difficili da soddisfare”.

Sicurezza

Una delle principali questioni riguardanti ogni sistema automatico è la sicurezza relativa all'incolumità personale.

Al fine di riuscire ad implementare tale sistema, si dovrebbe essere in grado di garantire in modo permanente che questo sistema sia sicuro.



Ciò è proprio quanto è avvenuto per il pilota automatico che si è fatto strada nell'ambito del settore aeronautico, illustra Terleth.

“La sicurezza è sempre stata un aspetto importante nell'aviazione.

Ce n'era bisogno per sviluppare il trasporto aereo.

Se non fosse stato considerato sicuro viaggiare in aereo, la gente non ci avrebbe viaggiato.

Il settore ha adottato una spiccata cultura della sicurezza in cui tutti quanti sono incoraggiati ad apprendere dagli inconvenienti e dagli incidenti attraverso relazioni ed analisi di tali eventi.

Queste lezioni sono state poi inserite nella progettazione degli aeromobili e nelle procedure per effettuare operazioni e manutenzioni inerenti agli aerei”.

La sicurezza è importante nel settore ferroviario, ma non è un essenziale come lo è stata in quello aeronautico, afferma Terleth.

Nondimeno, dedicare una simile attenzione alla sicurezza nel settore ferroviario è un aspetto inevitabile per riuscire ad implementare le ATO e stando così le cose, ritiene l'esperto, ci sono ancora un sacco di problematiche da affrontare.

Problematiche

“Ad esempio, cosa bisogna fare quando qualche sistema si guasta?

Nell'attuale situazione, si potrebbe fermare il treno ed indagare in ordine al problema, per poi far proseguire il viaggio se il problema viene risolto.

Ovviamente non è possibile fermare un aereo in volo quando qualcosa non va, di modo che l'aviazione ha dovuto imparare a far proseguire il volo.

L'abbondanza di sistemi e la risoluzione dei guasti mediante progettazioni di sicurezza sono stati fondamentali.

Anche l'affidabilità e la disponibilità dell'aereo sono stati incrementate con questi metodi”.

L'accettazione da parte dei passeggeri di un sistema di guida automatica del treno è considerata come un'altra problematica, sebbene questo possa essere un processo con meno ostacoli di quanto ci si potrebbe aspettare, sottolinea Terleth.

“Si tratta soprattutto di una questione di abitudine.

In molti casi, i passeggeri salgono sul treno senza in realtà notare che è guidato da una persona.

Semplicemente presumono che le cose stiano così, anche se non lo sono.

Ma è bello sapere che c'è qualcuno se qualcosa va storto”.

Ulteriori informazioni in ordine allo "Intelligent Rail Summit" si possono reperire consultando il sito: <https://www.railtech.com/intelligent-rail-summit-2017/>.

(da: railfreight.com, 18 settembre 2017)

STUDI E RICERCHE

LE DIMENSIONI MEDIE DEGLI SCALI NEI PORTI MONDIALI CRESCONO DEL 12,6%

JOC (Journal of Commerce) informa che le dimensioni medie degli scali presso i terminal di tutto il mondo stanno crescendo dal momento che navi sempre più grandi fanno ingresso nel mercato, aumentando così la pressione sui processi e sulle strutture degli operatori terminalistici.

L'analisi è stata effettuata dal fornitore di primo piano di informazioni aziendali IHS Markit sulla base dei dati rilasciati dalle maggiori linee di navigazione del mondo che rappresentano oltre il 75% della capacità delle flotte a livello globale ed oltre il 95% della capacità nella fascia navale oltre i 4.000 TEU.

Il rapporto riguarda 879 terminal in circa 500 porti di tutto il mondo.

I dati analizzati mostrano un aumento del 12,6% su base annua delle dimensioni medie degli scali nel primo trimestre del 2017, sino a 1.076 contenitori.

Con l'eccezione dell'Africa, le dimensioni degli scali sono aumentate in tutte le principali regioni del mondo, con i maggiori incrementi registrati nel sud-est asiatico (più 19,2%), in America Latina (più 17,1%) e Nord America (più 17%).



Nel periodo di riferimento le navi con capacità oltre 10.000 TEU hanno rappresentato il 10,7% degli scali portuali, in aumento dell'8,5% nel primo trimestre del 2016.

Quasi tutte le principali regioni hanno mostrato un incremento del numero di scali da parte di navi di questa categoria dimensionale ed il maggiore incremento è stato fatto registrare dall'Asia settentrionale.

Le navi della categoria da 10.000 a 14.000 TEU hanno rappresentato circa il 7% degli scali globali e quelle più grandi di 14.000 TEU hanno costituito circa il 3,7% degli scali globali.

Tuttavia, la maggior parte degli scali sono stati effettuati da navi al di sotto della capacità di 5.400 TEU.

I maggiori scali medi sono stati registrati in Medio Oriente ed India (1.731 TEU), seguiti dal Nord America (1.551 TEU) e dall'Asia orientale (1.124 TEU).

Queste dimensioni in crescita delle navi continuano ad incrementare la pressione sugli operatori terminalistici affinché aggiornino le proprie infrastrutture e procedure allo scopo di lavorare le navi più grandi.

La capacità complessiva della flotta containerizzata mondiale è stata segnalata nell'ordine dei 20,6 milioni di TEU alla fine del secondo trimestre del 2016.

Secondo Alphaliner, nel corso della prima metà del 2017 sono state consegnate 26 navi di capacità superiore ai 14.000 TEU e ci si aspetta che un'altra decina venga ad aggregarsi alla flotta nei mesi a venire.

Secondo IHS Markit, l'attuale registro delle ordinazioni rappresenta circa il 14% della capacità esistente della flotta e l'80% delle navi di dimensioni superiori ai 10.000 TEU.

(da: port.today/seanews.com.tr, 1 3 settembre 2017)

REEFER

HAPAG-LLOYD ORDINA 7.700 NUOVI CONTENITORI REEFER

La compagnia di navigazione di linea europea Hapag-Lloyd sta effettuando ulteriori investimenti al fine di mantenere ed espandere la propria flotta containerizzata, avendo ordinato altri 7.700 contenitori refrigerati di ultima generazione.

L'ordinazione di quest'anno fa seguito ad un'altra da 5.700 reefer l'anno scorso e comprende 7.000 unità da 40 piedi e 700 unità da 20 piedi.

Inoltre, 1.000 dei nuovi contenitori sono equipaggiati con la tecnologia ad



“Atmosfera Controllata”, che rallenta il processo di maturazione di vari tipi di frutta e verdura, consentendo loro pertanto di essere trasportati per periodi di tempo più lunghi pur conservando una qualità costante.

La produzione inizierà nel corso del corrente

mese.

Per la prima volta, 1.000 dei nuovi contenitori da 40 piedi saranno prodotti in un impianto di San Antonio in Cile, una regione in cui ce n'è una grande domanda.

Di conseguenza, sarà possibile ridurre il necessario spostamento di container vuoti da siti di produzione alternativi, cosa che, afferma la Hapag-Lloyd, fa risparmiare sia tempo che denaro in termini di trasporto a vuoto.

“Dopo la fusione con la UASC lo scorso mese di maggio, la Hapag-Lloyd è ancora una volta cresciuta in modo significativo nel mercato dei reefer” afferma Antonio Firmin, responsabile operativo alla Hapag-Lloyd.

“Con queste nuove ordinazioni, stiamo ulteriormente espandendo la nostra posizione ed effettuando investimenti in una flotta efficiente e moderna così come nell’espansione del nostro prodotto più recente, lo “ExtraFresh Plus”, allo scopo di soddisfare le esigenze dei nostri clienti di tutto il mondo”.

Lavorando assieme ai fornitori, la Hapag-Lloyd afferma di avere perfezionato la propria tecnologia di atmosfera controllata.

La sua tecnologia “ExtraFresh Plus”, a detta della compagnia di navigazione, consente persino a frutta estremamente delicata come i mirtilli ed i litchi di essere trasportata al livello desiderato di qualità e grado di maturazione.

Con una flotta di 219 navi portacontainer ed una capacità di trasporto complessiva di 1,6 milioni di TEU, la Hapag-Lloyd è una delle principali compagnie di navigazione di linea.

La compagnia di navigazione ha una capacità containerizzata di 2,3 milioni di TEU, fra cui una delle flotte più grandi e moderne di contenitori refrigerati.

(da: lloydsloadinglist.com, 18 settembre 2017)

IN CALENDARIO

- 03/10/2017 – 04/10/2017 Las Palmas ICHCA Conference
- 05/10/2017 – 06/10/2017 Las Palmas ICHCA ISP Technical Panel & CARC Meeting
- 26/10/2017 – 27/10/2017 Barcelona 5th MED Ports 2017
- 29/11/2017 – 30/11/2017 Abidjan 18th Intermodal Africa 2017
- 24/01/2018 – 25/01/2018 Mauritius 12th Indian Ocean Ports and Logistics 2018
- 07/03/2018 – 09/03/2018 Padova Green Logistics Expo
- 28/03/2018 - 29/03/2018 Beira 19th Intermodal Africa 2018
- 18/04/2018 - 19/04/2018 Livorno 6th MED Ports 2018
- 30/05/2018 - 31/05/2018 Varna 7th Black Sea Ports and Shipping 2018
- 04/07/2018 – 05/07/2018 Johor 16th ASEAN Ports & Shipping 2018
- 26/09/2018 – 27/09/2018 Riga 2nd Baltic Sea Ports & Shipping 2018
- 24/10/2018 – 25/10/2018 Aqaba 15th Trans Middle East 2018
- 28/11/2017 – 29/11/2018 Accra 20th Intermodal Africa 2018
- 30/01/2019 – 31/01/2019 Kuwait City 16th Trans Middle East 2019
- 20/02/2019 – 21/02/2019 Manila 10th Philippine Ports and Shipping 2019
- 20/03/2019 – 21/03/2019 Mombasa 21st Intermodal Africa 2019

La Segreteria del C.I.S.Co. è in grado di comunicare notizie dettagliate sui programmi di tutte le manifestazioni nonché sulle modalità di partecipazione.