

Notiziario

15 Dicembre 2017

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXV
Numero del 15 dicembre 2017

PORTI

I RISULTATI PRODUTTIVI RELATIVI AI CARICHI PORTUALI DI HONG KONG IN AUMENTO DEL 5,3% NEL CORSO DEL TERZO TRIMESTRE FINO A 70,9 MILIONI DI TONNELLATE Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LE ENORMI IMPLICAZIONI DELLA ROTTA RUSSA DEL MARE DEL NORD: UN'ALTERNATIVA AL CANALE DI SUEZ? " 8

TRASPORTO FERROVIARIO

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO SVIZZERO CONTINUA A CONQUISTARE QUOTE DI MERCATO " 15

TRASPORTO STRADALE

AMBURGO DÀ IL VIA ALLA PRENOTAZIONE DEGLI SLOT IN TUTTO IL PORTO PER I CAMION ADIBITI AL TRASPORTO DI CONTENITORI " 17

TRASPORTO INTERMODALE

TRENO BLOCCO DALLA LOMBARDIA A CHENGDU " 19

TRASPORTI ED AMBIENTE

KUEHNE + NAGEL E HAPAG-LLOYD CONCORDANO OBIETTIVI VERDI CONDIVISI " 22

LEGISLAZIONE

LA REGOLAMENTAZIONE DEI SERVIZI PORTUALI DELL'UNIONE EUROPEA: CI SARÀ SICURAMENTE INCERTEZZA DOPO LA BREXIT " 24

PROGRESSO E TECNOLOGIA

QUESTO EX CAMIONISTA HA QUALCHE DOMANDA RIGUARDO AL CAMION SEMI DELLA TESLA " 27

STUDI E RICERCHE

I BITCOIN HANNO UN FUTURO NELLO SHIPPING? Pag. 32

REEFER

TARIFE DI TRASPORTO REFRIGERATO SUL RADAR " 36

CONFERENZE E CONVEGNI

INTERMODAL FORUM: "RASTATT, MAI PIÙ" " 38

IN CALENDARIO " 41

15 dicembre 2017

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

PORTI

I RISULTATI PRODUTTIVI RELATIVI AI CARICHI PORTUALI DI HONG KONG IN AUMENTO DEL 5,3% NEL CORSO DEL TERZO TRIMESTRE FINO A 70,9 MILIONI DI TONNELLATE

Il C&SD (Dipartimento Censimento e Statistiche) del Porto di Hong Kong ha pubblicato il 5 dicembre le statistiche relative alle navi, ai carichi portuali ed ai contenitori per il terzo trimestre del 2017.

Nel corso di tale periodo, i risultati produttivi dei carichi portuali complessivi si sono incrementati del 5,3% rispetto all'anno precedente per 70,9 milioni di tonnellate.

Nell'ambito di questo totale, i carichi portuali in ingresso si sono incrementati del 10,7% rispetto ad un anno prima per 44,1 milioni di tonnellate, mentre i carichi portuali in uscita sono diminuiti del 2,5% sino a 26,8 milioni di tonnellate.

Per i primi nove mesi del 2017, i risultati produttivi complessivi inerenti ai carichi portuali sono aumentati dell'11,3% rispetto all'anno precedente per 206,8 milioni di tonnellate.

Riguardo a questo totale, i carichi portuali in ingresso ed in uscita si sono incrementati del 17,9% e del 2,1% rispetto all'anno precedente per 128 milioni e 78,9 milioni di tonnellate rispettivamente.

In un confronto da trimestre a trimestre destagionalizzato, i risultati produttivi dei carichi portuali complessivi sono aumentati dell'1,4% nel terzo trimestre del 2017.

In relazione a questo totale, i carichi portuali in ingresso ed in uscita si sono incrementati dello 0,6% e del 2,8% rispettivamente rispetto al precedente trimestre.

Le serie destagionalizzate consentono la realizzazione di confronti a breve termine più efficaci al fine di comprendere le possibili variazioni delle linee di tendenza.

Carichi portuali

Nell'ambito dei carichi portuali, quelli di origine marittima e fluviale sono aumentati del 2% e dell'11,3% nel terzo trimestre del 2017 rispetto all'annata precedente sino a 44 e 26,9 milioni di tonnellate rispettivamente.

Quanto ai carichi portuali in ingresso, le importazioni ed i trasbordi in entrata sono aumentati del 13,7% e del 6,8% nel terzo trimestre del 2017 rispetto all'anno precedente per 25,5 e 18,6 milioni di tonnellate rispettivamente.

Per i carichi portuali in uscita, le esportazioni (comprese le esportazioni nazionali e le riesportazioni) sono diminuite del 14,6% rispetto all'anno precedente sino a 9,3 milioni di tonnellate, mentre i trasbordi in uscita si sono incrementati del 5,6% per 17,5 milioni di tonnellate.

Nei carichi portuali, quelli di origine marittima e fluviale sono aumentati del 12,2% e 9,8% nei primi nove mesi del 2017 rispetto ad un anno prima per 133,1 e 73,8 milioni di tonnellate rispettivamente.

Per quanto attiene i carichi portuali in entrata, le importazioni ed i trasbordi in ingresso sono aumentati del 20,5% e del 14,6% nei primi nove mesi del 2017 rispetto all'anno precedente sino a 72,6 e 55,4 milioni di tonnellate rispettivamente.

Per i carichi portuali in uscita, le esportazioni sono diminuite del 12,1% rispetto all'anno precedente per 27,4 milioni di tonnellate, mentre i trasbordi in uscita si sono incrementati dell'11,7% sino a 51,5 milioni di tonnellate.



Confrontando i primi nove mesi del 2017 con i primi nove mesi del 2016, sono stati registrati incrementi a doppia cifra nel tonnellaggio dei carichi portuali in entrata provenienti dalla Cina continentale (+21,5%), dalla Malaysia (+21%), da Singapore (+16,6%), dalla Thailandia (+16,4%), da Taiwan (+16,3%) e dal Vietnam (+10,3%).

Per i carichi portuali in uscita, sono stati registrati incrementi a doppia cifra nel tonnellaggio dei carichi portuali in uscita scaricati in Corea (+41,9%), a Taiwan (+32%) ed in Malaysia (+22,6%).

D'altro canto, decrementi a doppia cifra sono stati registrati in ordine al tonnellaggio dei carichi portuali in uscita scaricati a Macao (-32,5%).

Confrontando il terzo trimestre del 2017 con quello del 2016, sono stati registrati cambiamenti nel tonnellaggio dei carichi portuali in entrata di "pietra, sabbia e ghiaia" (+97,2%), di "tronchi e legname, prodotti forestali semplicemente lavorati" (+21,7%), di "macchinari" (+11,5%) e "carbone, coke e formelle" (-30,3%).

Quanto ai carichi portuali in uscita, sono stati registrati cambiamenti a doppia cifra nel tonnellaggio dei "minerali metallici grezzi e nei rottami" (+34,5%), nella "cellulosa e carta straccia" (+31,1%), nei "tronchi e legname, prodotti forestali semplicemente lavorati" (+12,9%) e nella "pietra, sabbia e ghiaia" (-25,3%).

Confrontando i primi nove mesi del 2017 con quelli del 2016, sono stati registrati incrementi a doppia cifra nel tonnellaggio dei carichi portuali in entrata di "pietra, sabbia e ghiaia" (+73,4%), di "tronchi e legname, prodotti forestali semplicemente lavorati" (+39,3%), di "macchinari" (+10,9%) e "petrolio, prodotti petroliferi e materie correlate" (+10%).

E quanto ai carichi portuali in uscita, sono stati registrati cambiamenti a doppia cifra nel tonnellaggio della "cellulosa e carta straccia" (+38,3%), dei "tronchi e legname, prodotti forestali semplicemente lavorati" (+25,9%), dei "minerali metallici grezzi e nei rottami" (+23,8%), e della "pietra, sabbia e ghiaia" (-23%).

Contenitori

Nel terzo trimestre del 2017, il porto di Hong Kong ha movimentato 5,31 milioni di TEU di contenitori, che rappresentano un incremento del 3,4% rispetto all'anno precedente.

Rispetto a questo totale, i contenitori carichi e vuoti si sono incrementati dell'1,7% e del 13,9% per 4,49 e 0,82 milioni di TEU rispettivamente.

Fra i contenitori carichi, quelli in ingresso ed in uscita sono aumentati dello 0,3% e del 3,1% per 2,29 e 2,19 milioni di TEU rispettivamente.

Nei primi nove mesi del 2017, il porto di Hong Kong ha movimentato 15,56 milioni di TEU di contenitori, che rappresentano un incremento dell'8,6% rispetto all'anno precedente.

Rispetto a questo totale, i contenitori carichi e vuoti si sono incrementati dell'8,5% e del 9% per 13,30 e 2,26 milioni di TEU rispettivamente.

Fra i contenitori carichi, quelli in ingresso ed in uscita sono aumentati dell'8,4% e dell'8,6% per 6,87 e 6,43 milioni di TEU rispettivamente.

In un confronto da trimestre a trimestre destagionalizzato, i risultati produttivi dei contenitori carichi sono diminuiti del 3% nel terzo trimestre del 2017.

Quanto a questo totale, i contenitori carichi in entrata ed uscita sono diminuiti del 2,7% e del 3,4% rispettivamente.

Nel terzo trimestre del 2017, i contenitori carichi di origine marittima si sono incrementati del 3,1% rispetto all'anno precedente sino a 3,21 milioni di TEU, mentre i contenitori carichi di origine fluviale sono diminuiti dell'1,7% rispetto all'anno precedente per 1,28 milioni di TEU.

Nei contenitori carichi in entrata, le importazioni sono diminuite del 10,9% nel terzo trimestre del 2017 rispetto all'anno precedente per 0,66 milioni di TEU, mentre il trasbordo in entrata è aumentato del 5,8% sino a 1,63 milioni di TEU.

Per i contenitori carichi in uscita, le esportazioni sono diminuite del 2,7% per 0,64 milioni di TEU, mentre il trasbordo in uscita è aumentato del 5,7% sino a 1,55 milioni di TEU.



Nei primi nove mesi del 2017, i contenitori carichi di origine marittima e fluviale sono aumentati del 10,9% e del 2,6% rispetto all'anno precedente sino a 9,69 e 3,61 milioni di TEU rispettivamente.

Quanto ai contenitori carichi in entrata le importazioni sono diminuite dello 0,6% nei primi nove mesi del 2017 rispetto all'anno precedente per 2,03 milioni di TEU, mentre il trasbordo in ingresso si è incrementato del 12,7% rispetto all'anno precedente per 4,83 milioni di TEU.

Per i contenitori carichi in uscita, le esportazioni ed il trasbordo in uscita sono aumentati dell'1,4% e dell'11,7% per 1,82 milioni di TEU e 4,61 milioni di TEU rispettivamente.

Le statistiche relative ai carichi portuali ed ai contenitori carichi sono compilate partendo da un campione delle consegne elencate nei manifesti di carico forniti dalle compagnie di navigazione e dalle agenzie marittime al C&SD.

Arrivi delle navi

Confrontando il terzo trimestre del 2017 con quello del 2016, il numero degli arrivi delle navi marittime è diminuito del 3,5% sino a 6.784, mentre la capacità complessiva è aumentata dell'1% sino a 107,7 milioni di tonnellate nette registrate.

Il numero degli arrivi delle navi fluviali è diminuito del 2% sino a 39.109, mentre la capacità complessiva si è incrementata del 3% sino a 29,4 milioni di tonnellate nette registrate.

Confrontando i primi nove mesi del 2017 con quelli del 2016, il numero degli arrivi delle navi marittime è diminuito del 3% sino a 20.206, mentre la capacità complessiva è aumentata del 5% sino a 319 milioni di tonnellate nette registrate.

Il numero degli arrivi delle navi fluviali è aumentato dello 0,8% sino a 118.049, mentre anche la capacità complessiva si è incrementata dell'8,2% sino a 89,6 milioni di tonnellate nette registrate.

Le statistiche relative alle navi sono compilate dal Dipartimento Marittimo principalmente in base alle dichiarazioni generali presentate dai comandanti delle navi e dagli agenti marittimi autorizzati.

Sono escluse le imbarcazioni da diporto e da pesca attive esclusivamente nell'ambito dei limiti di traffico fluviale.

(da: hellenishippingnews.com, 6 dicembre 2017)

TRASPORTO MARITTIMO

LE ENORMI IMPLICAZIONI DELLA ROTTA RUSSA DEL MARE DEL NORD: UN'ALTERNATIVA AL CANALE DI SUEZ?

Quanto ad avere a che fare con le peggiori condizioni meteorologiche del mondo, nessun paese può avvicinarsi alla Russia.

Ora la Russia ha stabilito che una delle sue massime priorità è lo sviluppo di una rotta nel Mare del Nord lungo la costa artica russa al fine di consentire spedizioni di gas naturale liquefatto e di merci containerizzate fra l'Asia e l'Europa che ridurranno il tempo di navigazione di quasi la metà ed aggireranno il sempre più rischioso Canale di Suez.

La Cina vi è pienamente coinvolta e adesso l'ha formalmente incorporata nella sua nuova infrastruttura dell'Iniziativa della Via della Seta.

Prima di partecipare al summit G20 ad Amburgo a luglio, il presidente cinese Xi Jinping si è fermato a Mosca dove assieme al presidente russo Vladimir Putin ha siglato la "Dichiarazione congiunta Cina-Russia sull'ulteriore rafforzamento di un partenariato esaustivo, strategico e collaborativo".

La dichiarazione comprende la rotta del Mare del Nord quale area strategica di collaborazione fra la Cina e la Russia, come parte formale dell'infrastruttura cinese dell'Iniziativa della Via della Seta.

Da parte sua, la Russia sta investendo ingenti risorse nello sviluppo di nuovi porti e nuove infrastrutture per il gas naturale liquefatto lungo la rotta al servizio del crescente traffico marittimo che passa attraverso le sue acque territoriali artiche.

La Federazione Russa, sotto la diretta supervisione del presidente Putin sta realizzando l'infrastruttura economica che creerà un'alternativa al Canale di Suez per i contenitori ed il gas naturale liquefatto trasportati via mare fra l'Europa e l'Asia.

Inoltre, tali sviluppi stanno aprendo la via ad enormi e nuove sottosviluppate risorse fra cui il petrolio, il gas, i diamanti ed altri minerali in tutta la Zona Economica Esclusiva Russa, attraverso tutta la sua linea costiera siberiana più a nord.

Ufficialmente la normativa russa definisce la rotta del Mare del Nord come le acque territoriali lungo la costa orientale artica russa della Novaya Zemlya nell'Oblast russo di Arkhangelsk, dal Mare di Kara lungo la Siberia allo Stretto di Bering fra l'estremo oriente russo e l'Alaska.

L'intera rotta si trova nelle acque artiche ed all'interno della Zona Economica Esclusiva Russa.

Studi geofisici preliminari confermano l'esistenza di vaste riserve petrolifere e di gas al di sotto del fondo marino lungo la rotta del Mare del Nord delle acque della Zona Economica Esclusiva Russa, cosa che ha fatto aumentare l'interesse del governo cinese per lo sviluppo congiunto delle risorse con la Russia, oltre che per i potenzialmente più brevi tempi di navigazione da e per l'Europa.

Per la Cina, che ravvisa minacce sempre maggiori alle proprie linee di rifornimento petrolifero via mare dal Golfo Persico ed attraverso lo Stretto di Malacca, la rotta russa del Mare del Nord offre un'alternativa più sicura, un Piano B, nel caso di interdizione navale dello Stretto di Malacca da parte degli Stati Uniti.

La U.S. Geological Survey stima che nell'ambito della Zona Economica Esclusiva Russa dell'Artico dovrebbe trovarsi il 30% di tutto il petrolio artico recuperabile ed il 66% del suo gas naturale complessivo.

La U.S. Geological Survey stima che tutte le riserve recuperabili di petrolio siano pari a circa un terzo delle riserve complessive saudite.

In breve, come avrebbe detto Mark Twain, "c'è dell'oro nero in quelle acque ghiacciate".

La UNCLOS (Convenzione delle Nazioni Unite sulla Legge dei Mari), che è stata sottoscritta da Russia e Cina, ma non dagli Stati Uniti, definisce una zona economica esclusiva come un'area "al di fuori ed adiacente" rispetto alle acque territoriali di uno stato ed assicura allo stato "diritti di sovranità ... (riguardo alla) gestione delle risorse naturali" nell'ambito della zona.

La Cina non contesta i diritti sulla zona economica esclusiva della Russia, ma piuttosto cerca di cooperare al suo sviluppo adesso formalmente nel contesto del progetto dell'Iniziativa della Via della Seta.

Nuove direttrici di trasporto marittimo

L'altro interesse della Russia per la rotta del Mare del Nord è quello per un trasporto marittimo più economico e veloce.

Ad agosto di quest'anno nel corso di un viaggio di prova la gasiera russa adibita al trasporto di gas naturale liquefatto *Christophe de Mergerie* ha consegnato gas naturale liquefatto norvegese da Hammerfest in Norvegia a

Boryeong in Corea del Sud in appena 19 giorni, circa il 30% più rapidamente rispetto alla tradizionale rotta del Canale di Suez nonostante che la nave sia stata costretta ad attraversare distese di ghiaccio spesse 1,2 metri.

La parte del viaggio nel Mare Artico è stata effettuata nel tempo record di sei giorni e mezzo.

La *Christophe de Mergerie* è la prima unità contemporaneamente gasiera LNG e rompighiaccio del mondo, costruita da un cantiere navale sudcoreano secondo le specifiche della compagnia di navigazione statale Sovcomflot per il trasporto di gas naturale liquefatto in relazione al progetto Yamal LNG nell'Artico russo.

La Russia sta altresì cooperando con la Corea del Sud nello sviluppo delle capacità di trasporto marittimo nell'ambito della propria rotta del Mare del Nord.

Il 6 novembre scorso, il ministro russo per lo sviluppo dell'Estremo Oriente Aleksandr Galushka ha incontrato il ministro sudcoreano per i mari e la pesca Kim Yong-suk.

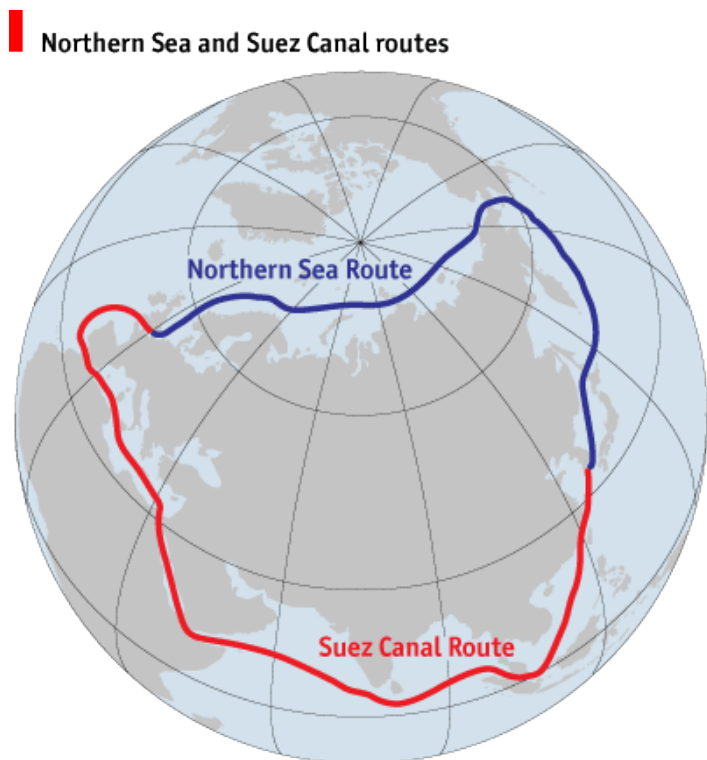
I due paesi hanno concordato di portare avanti una ricerca congiunta in ordine agli investimenti relativi ad una linea containerizzata artica lungo la rotta del Mare del Nord.

Lo sviluppo congiunto comprenderà la realizzazione di hub per il trasporto marittimo a ciascun capo della rotta del Mare del Nord: Murmansk ad ovest e Petropavlovsk-Kamchatsky ad est.

Murmansk, situata al confine con le regioni settentrionali della Finlandia e della Norvegia, dispone tutto l'anno di un accesso libero dai ghiacci nel Mar di Barents.

La coreana Hyundai Merchant Marine ha in programma partenze di prova di navi portacontainer sulla rotta del Mare del Nord nel 2020 con unità in grado di trasportare 2.500-3.500 TEU.

A luglio del 2016 era stata effettuata una storica spedizione di due rilevanti componenti industriali dalla Corea del Sud al nuovo porto artico russo di



Sabetta e da lì sui fiumi Ob e Irtysh alla volta della città degli Urali meridionali di Tobolsk.

Investimenti in nuovi porti artici

La stessa Murmansk è il sito di uno dei maggiori progetti infrastrutturali della Russia.

Imponenti lavori di costruzione sono attualmente in corso per completare il cosiddetto hub di trasporto di Murmansk che comprende nuove strade, nuovi porti, nuove ferrovie ed altre strutture ad occidente della baia di Kola.

Murmansk è già un hub fondamentale per il ricarico di carbone, petroli, pesce, metalli ed altre merci provenienti dalla parte europea della Russia.

Essa servirà da principale porta d'accesso occidentale per la rotta del Mare del Nord alla volta dell'Asia.

La Federazione Russa sta anche completando un nuovo porto a Sabetta nella penisola di Yamal.

Quest'ultima, che è circondata dal Mare Artico di Kara, costituisce l'ubicazione delle maggiori riserve di gas naturale della Russia con 55 trilioni di metri cubi stimati.

In confronto, le riserve di gas del Qatar vengono calcolate in 25 trilioni di metri cubi, mentre quelle dell'Iran sono di 34 trilioni di metri cubi.

Il principale promotore del porto di Sabetta nella Yamal è la Novatek, il maggiore produttore indipendente di gas della Russia, unitamente al governo russo.



Il porto di Sabetta è anche il sito dell'importante nuovo Yamal LNG Terminal per il gas che prima della fine del 2017 inizierà a

trasportare il gas di Yamal alla volta della Cina lungo la rotta del Mare di Nord-Est.

Quando sarà a piena capacità, il porto di Sabetta movimenterà 30 milioni di tonnellate di merci all'anno rendendola così il maggior porto mondiale del Circolo Polare Artico, superando Murmansk.

La Novatek ha già prelevato tutti i propri volumi produttivi inerenti al gas dello Yamal LNG Terminal ai sensi di contratti di 15 e 20 anni per lo più alla Cina ed altri acquirenti asiatici.

Ma lo Yamal LNG non è per nulla la sola area in cui la russa Novatek collabora con la Cina.

Il 4 novembre scorso, la Novatek ha annunciato di avere sottoscritto ulteriori accordi con i partner nello Yamal China National Petroleum Corporation e China Development Bank per il progetto Arctic LNG 2 che è potenzialmente di maggiori dimensioni rispetto al progetto Yamal LNG.

Il progetto Arctic LNG 2 della Novatek nella penisola di Gydan, separata dalla Yamal dal golfo di Ob, dovrebbe dare il via ai lavori di costruzione nel 2019.

Lo Yamal LNG Terminal è un progetto da 27 miliardi di dollari USA il cui capofila è la russa Novatek.

Quando la guerra finanziaria del Tesoro degli Stati Uniti mise nel mirino la Novatek ed il progetto Yamal nel 2014 in seguito al referendum della Crimea per unirsi alla Federazione Russa, i finanziatori cinesi sono intervenuti con 12 miliardi di dollari USA per completare il progetto dopo che società petrolifera statale cinese CNPC aveva acquisito una quota del 20% nel progetto Yamal LNG Terminal.

Il fondo cinese della Via della Seta ne detiene un altro 9,9%, mentre la francese Total ha il 20% e la Novatek il 51,1%.

Rompere il ghiaccio in stile russo

Aprire il potenziale della rotta russa del Mare di Nord-Est al completo flusso di traffico commerciale per il trasporto di gas naturale liquefatto e di contenitori da ovest lungo il litorale artico siberiano alla volta della Corea del Sud, della Cina e del resto dell'Asia richiede soluzioni tecnologiche straordinarie, soprattutto nel campo dei rompighiaccio e delle infrastrutture portuali in tutta la congelata rotta artica.

Qui la Russia è un leader mondiale ineguagliato.

E la Russia si accinge ad espandere quel ruolo in modo significativo.

All'inizio del 2016 la Russia ha commissionato una nuova classe di rompighiaccio a propulsione nucleare denominati classe *Arktika* le cui operazioni sono effettuate dalla Atomflot, società partecipata di trasporto marittimo del gigantesco gruppo nucleare statale russo Rosatom, maggiore impresa mondiale di costruzione di propulsori nucleari nonché seconda al mondo quanto ai depositi di uranio, producendo il 40% dell'uranio arricchito mondiale.

Il nuovo rompighiaccio *Arktika* è al momento attuale il più potente rompighiaccio del suo genere e quando sarà pronto a salpare nel 2019 sarà in grado di rompere 3 metri di ghiaccio.

Un secondo rompighiaccio a propulsione nucleare della classe *Arktika* dovrebbe salpare nel 2020.

Al momento la Russia ha complessivamente in costruzione 14 rompighiaccio a propulsione sia diesel sia nucleare oltre all'appena ultimato *Christophe de Margerie*.

Tutti questi 14 rompighiaccio sono in costruzione presso cantieri navali situati nell'area di San Pietroburgo.

La Rosatom assume un ruolo di primo piano

Adesso il governo russo si appresta ad intensificare sensibilmente le proprie tecnologie di sviluppo di rompighiaccio con il chiaro intento di sviluppare il trasporto marittimo e le risorse lungo il passaggio della propria rotta del Mare di Nord-Est quale priorità economica nazionale.

Nel 2016 il presidente Putin ha posto quale propria priorità personale la supervisione della costruzione di un ultramoderno centro di cantieristica navale allo stato dell'arte nel PrimorskiKrai nell'Estremo Oriente russo al fine di bilanciare lo sviluppo di cantieri occidentali attorno a San Pietroburgo e di rafforzare la regione economica russa attorno a Vladivostok, dal momento che l'economia russa, reagendo all'imprevedibile Washington ed alle sue sanzioni, si rivolge sempre più all'autosufficienza in settori fondamentali.

Il cantiere navale in Estremo Oriente si concentra sulla completa ricostruzione del valore di 4 miliardi di dollari USA del vecchio cantiere navale Zvezda nella baia di BolshoyKamen appartenente alla Corporazione dei Cantieri Navali Uniti dello stato.

La PrimorskyKrai è anche la base della flotta del Pacifico della marina militare russa.

Quando il gigantesco nuovo cantiere navale Zvezda sarà pronto nel 2020, sarà il più grande e più moderno cantiere navale civile della Russia, concentrato sulla costruzione di navi di grande tonnellaggio fra cui gasiere LNG, rompighiaccio artici ed elementi di piattaforme petrolifere e di gas al largo.

Il 18 novembre il quotidiano economico russo *Kommersant* ha annunciato che il presidente russo Putin ha intenzione di trasferire alla società nucleare statale Rosatom lo sviluppo delle infrastrutture relative alla rotta del Mare del Nord.

Secondo l'articolo, Putin ha approvato l'idea, che gli è stata presentata dal suo primo ministro Dmitry Medvedev, nonché che avrebbe trasferito alla gestione della Rosatom tutti i servizi statali per le attività nautiche e lo sviluppo delle infrastrutture così come le proprietà statali utilizzate lungo il corridoio.

Fra le altre implicazioni la decisione di fare della Rosatom l'unica responsabile dello sviluppo della rotta del Mare del Nord suggerisce come i rompighiaccio a propulsione nucleare stiano per svolgere un ruolo di gran lunga maggiore negli sviluppi della rotta del Mare di Nord-Est.

Secondo l'articolo, il cui contenuto dev'essere ancora formalmente confermato, il ruolo della Rosatom sarebbe stato proposto dal capo della Rosatom Alexei Likhachev e dal vice primo ministro Dmitry Rogozin.

Rogozin, sanzionato da Washington, è il vice primo ministro incaricato dell'industria della difesa russa dal 2011.

Se la nuova proposta divenisse legge, la Rosatom sarà responsabile della supervisione di tutta la realizzazione di infrastrutture e fonti energetiche lungo i 6.000 km della rotta mediante la propria divisione artica.

Secondo la fonte, ciò significherebbe che la Rosatom sovrintenderà praticamente a tutto, dalla costruzione dei porti a quella delle infrastrutture di comunicazione e navigazione, così come al coordinamento della ricerca scientifica.

Ai sensi del piano la nuova Divisione Artica della Rosatom accentrerebbe i porti in precedenza controllati dal Ministero dei Trasporti così come i rompighiaccio a propulsione non nucleare le cui operazioni sono effettuate dalla Rosmorport, nonché la flotta russa di rompighiaccio nucleari.

Anche l'Amministrazione NSR, l'istituzione statale responsabile della sicurezza della navigazione, andrebbe a far parte di questa nuova "Divisione Artica" della Rosatom. Si tratterebbe di un'iniziativa che snellirebbe alquanto l'attuale frammentazione della responsabilità per i diversi aspetti dello sviluppo dei trasporti nella rotta russa del mare di Nord-Est, una delle massime priorità di Mosca ed una componente fondamentale nello sviluppo della collaborazione Cina-Russia nel contesto dell'Iniziativa della Via della Seta.

Tenendo presente tutto ciò, ciò che è davvero chiaro è che la Russia sta sviluppando tecnologie ed infrastrutture all'avanguardia in alcune delle condizioni climatiche più estreme del mondo, rinnovando la propria economia, riuscendo a farlo in collaborazione con la Cina, la Corea del Sud e sino ad un certo punto anche con il Giappone, contrariamente alle speranze dei bellicosi neo-conservatori di Washington e dei loro mecenati del complesso dell'industria militare statunitense.

(da: hellenicshippignews.com, 27 novembre 2017)

TRASPORTO FERROVIARIO

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO SVIZZERO CONTINUA A CONQUISTARE QUOTE DI MERCATO

Secondo le cifre pubblicate a novembre dall'Ufficio Federale di Statistica, gli operatori svizzeri di trasporto merci ferroviario hanno continuato a conquistare quote di mercato a danno della strada nel 2016.

La quota di mercato delle ferrovie si è incrementata dello 0,9% rispetto all'anno precedente, mentre la quota di mercato del trasporto merci su strada è diminuita dell'1,5%.

I traffici complessivi nei due settori sono diminuiti dello 0,6% sino a 27,8 miliardi di tonnellate/km e la ferrovia ha rappresentato il 39% delle merci trasportate.

Questo significa che la ferrovia ha riguadagnato la quota di mercato che aveva fatto registrare nel 2008; essa aveva perso terreno nel 2009 a causa della crisi economico-finanziaria, toccando il punto più basso di sempre con il 35,9%.

Secondo l'Ufficio Federale di Statistica le due modalità di trasporto non sono tanto concorrenti quanto fornitori di servizi complementari.

Mentre la distribuzione locale di merci può essere effettuata nella maggior parte dei casi solo su strada in questo paese piccolo e montuoso, il trasporto ferroviario spesso offre maggiori vantaggi sulle lunghe distanze.

Di conseguenza, il trasporto su rotaia domina il mercato internazionale (importazioni, esportazioni e transito) con il 67%, con il solo transito a costituirne il 56%.

Ciò rispetto al solo 37% dei traffici internazionali per il settore stradale.



Tali cifre nel 2017 potrebbero risultare meno favorevoli a causa della chiusura della linea della valle del Reno, un'arteria fondamentale di trasporto merci nord-sud, dal 12 agosto al 2 ottobre alla luce di uno smottamento verificatosi a Rastatt in Germania.

La SBB (Ferrovie Federali Svizzere) afferma che ciò ha comportato un calo di 26,5 milioni di franchi svizzeri delle proprie entrate, costi correlati esclusi.

L'unica consolazione consiste nel fatto che da questa esperienza si può apprendere una lezione: la SBB sta già parlando con la DB (Ferrovie Federali Tedesche) in ordine al miglioramento della collaborazione internazionale ed allo sviluppo di una gestione del corridoio maggiormente efficiente.

(da: railjournal.com, 23 novembre 2017)

TRASPORTO STRADALE

AMBURGO DÀ IL VIA ALLA PRENOTAZIONE DEGLI SLOT IN TUTTO IL PORTO PER I CAMION ADIBITI AL TRASPORTO DI CONTENITORI

Un sistema per la prenotazione dei tempi inerenti agli slot per la movimentazione della consegna e della raccolta dei contenitori su camion è stato introdotto il 29 novembre in tutti e quattro i terminal container di Amburgo.

Amburgo è il primo porto in Germania ad implementare tale sistema per ottimizzare la movimentazione dei camion.

Fino adesso, erano porti negli Stati Uniti specialmente ed anche alcuni terminal in Europa, in Estremo Oriente ed in Australia ad offrire un sistema per la prenotazione degli slot.



Con l'introduzione di questo sistema ad Amburgo e con effetto immediato, tutti i committenti di trasporto per la consegna e la raccolta di contenitori presso i terminal container della HHLA

Burchardkai, Altenwerder e Tollerort così come l'Eurogate Container Terminal Hamburg devono concordare una finestra temporale.

I programmatori dell'autotrasporto notificano il tempo di trasporto richiesto mediante un'interfaccia EDI o un sito web per la prenotazione dello slot al terminal interessato.

Se c'è abbastanza capacità al momento dato lo slot può essere prenotato per il camion.

Ogni periodo assegnato allo slot dura un'ora, entro la quale il camion viene lavorato con priorità massima presso il terminal container.

Se l'autista non è puntuale allo slot, allora il camion viene lavorato con priorità più bassa, sempre che ci sia capacità al terminal.

Se l'autista arriva molto più tardi, lo slot è perduto e si deve effettuare un'altra prenotazione.

Il sistema di prenotazione degli slot ad Amburgo è strutturato in modo da offrire ai camionisti la maggiore flessibilità possibile.

Le cancellazioni degli slot, le nuove prenotazioni o gli scambi di prenotazione e le prenotazioni in più sono possibili previo accordo con il terminal.

A causa dell'incremento delle dimensioni delle navi, sta attraccando ad Amburgo un numero maggiore di grandi portacontainer con capacità di oltre 20.000 TEU.

Questo potrebbe significare che in un solo scalo della nave vengano movimentati sino a 14.500 TEU, cosa che comporta picchi di trasporto di contenitori da e per e attorno al porto.

Il nuovo sistema di prenotazione degli slot dovrebbe alleviare tali picchi e distribuire equamente i carichi da lavorare sui camion, afferma il Porto di Amburgo.

L'intento è quello di ridurre i tempi di attesa per i camion e di offrire alle imprese di autotrasporto processi standardizzati presso tutti i terminal container e lo scambio omogeneo di informazioni.

Allo stesso tempo la capacità dei terminal verrà incrementata dall'uso ottimale delle risorse e delle infrastrutture disponibili.

"Il sistema di prenotazione dei tempi per gli slot agevola la trasparenza e rende più facile la pianificazione per tutti coloro che sono impegnati nel porto di Amburgo" afferma il Porto.

(da: worldacrgonews.com, 28 novembre 2017)

TRASPORTO INTERMODALE

TRENO BLOCCO DALLA LOMBARDIA A CHENGDU

Un treno blocco containerizzato è stato inviato dallo hub logistico intermodale di Mortara, nei pressi di Milano, alla volta di Chengdu nella provincia di Sichuan nella Cina centrale.

Il primo treno, effettuato dalla Captrain (SNCF), è partito alla fine di novembre dal Polo Logistico Intermodale di Mortara in Lombardia, organizzato dal suddetto operatore in associazione con lo specialista cinese di logistica degli autoveicoli Changjiu Logistics Corporation, conformemente ad un programma di servizio annunciato per la prima volta a giugno di quest'anno.

Il treno di lancio era composto da 17 coppie di carri da 40 piedi (34 FEU) ed è stato riempito al 50% dalla CMA CGM ed al 50% da clienti della Changjiu Logistics.

Il carico era costituito da macchinari ed attrezzature, arredamento, articoli di moda, derrate alimentari, vino, piastrelle, componenti di auto ed automobili.

La linea della tratta attraversa il cambio di scartamento fra Polonia e Bielorussia e lungo la Russia ed il Kazakistan giunge al cambio di scartamento di Dostyk per poi inoltrarsi in Cina.



I tempi di viaggio previsti sulla tratta di 10.800 km sono di 18 giorni rispetto ai 40-45 giorni via mare, compresa la tratta terrestre dal porto cinese di ingresso a Chengdu, una città con 14 milioni di abitanti.

Da gennaio 2018 ci saranno due treni alla settimana, ma si spera di incrementare la frequenza sino a tre volte se la DHL dovesse aggiungere altro traffico.

L'ambizioso obiettivo è quello di effettuare operazioni con 20 treni alla settimana entro il 2020.

La CDIRS Chengdu International Railway Services Co Ltd è responsabile delle trazione ferroviaria in collaborazione con le società ferroviarie lungo la linea della tratta.

La Changjiu è un importante fornitore di servizi logistici per l'industria automobilistica cinese e fa parte del Changjiu Group, una società quotata alla Borsa di Shanghai.

Il Polo Logistico Integrato di Mortara vanta 180.000 m² di depositi e magazzini per la distribuzione ed un terminal ferroviario intermodale che movimentata da 6 a 8 coppie di treni al giorno (70-80.000 TEU all'anno) da e per Rotterdam (Shuttlewise), Krefeld (Duisburg) e Gand.

Le operazioni presso il terminal sono effettuate dalla T.I.MO. (Terminal Intermodale Mortara) S.r.l., consociata della Polo.

Il terminal di 110.000 m² dispone di sette binari lunghi 650-700 metri, quattro dei quali elettrificati, e ha una capacità di nove coppie di treni al giorno ovvero 150.000 TEU all'anno.

- Due nuovi servizi ferroviari intermodali alla settimana sono stati introdotti dalla Cemat fra il terminal container di Voltri Pra (in precedenza noto come VTE Voltri Terminal Europa) nel porto di Genova ed il terminal intermodale milanese di Milano Smistamento.

Le operazioni di quest'ultimo sono effettuate dalla Mercitalia Terminal.

Sia la Cemat che la Mercitalia Terminal appartengono alla Mercitalia Logistics (FS Ferrovie dello Stato).

I treni sono lunghi 440 metri con 22 coppie di carri, compresi quattro carri a pianale ribassato per contenitori high cube da 9 piedi e 6 pollici.

I pesi al seguito consentiti sono di 1.300 tonnellate in esportazione e 1.000 tonnellate in importazione.

Presso il Milano Smistamento possono essere assicurati trasferimenti dei treni alla volta dell'Italia meridionale (Bari, Pomezia, Marcianise, Catania) o di destinazioni transalpine (Parigi-Valenton, Lilla-Dourges, Monaco di Baviera e Duisburg).

- Il primo treno blocco containerizzato dalla Cina alla Francia è arrivato al terminal trimodale di Lilla-Dourges nel nord-est della Francia il 16 novembre scorso.

Il treno, organizzato dalla Damco per conto della Maersk Line, era partito da Wuhan nella provincia di Hubei il 20 ottobre, effettuando così il viaggio di 10.815 km in 20 giorni.

Il carico presente nei contenitori era costituito da capi di abbigliamento sportivo per la Decathlon.

Kasper Krog, responsabile della Damco Rail, ha dichiarato: "Siamo lieti di essere stati in grado di mettere assieme questa soluzione per la Decathlon ed in realtà per il mercato in genere che ha prodotto vantaggi immediati a livello logistico ed economico".

Un obiettivo del treno blocco della Damco era quello di assicurare che il servizio potesse aiutare le imprese a stare al passo e a soddisfare le domande della filiera distributiva.

Il treno è stato seguito dal sistema di tracciamento GPS ed ai clienti sono stati forniti rapporti quotidiani sullo stato della spedizione.

Esso viene pubblicizzato come un'alternativa economicamente vantaggiosa ed ecosostenibile alle spedizioni di merci per via aerea.

(da: worldcargonews.com, 3 dicembre 2017)

TRASPORTI ED AMBIENTE

KUEHNE + NAGEL E HAPAG-LLOYD CONCORDANO OBIETTIVI VERDI CONDIVISI

La Kuehne + Nagel e la Hapag-Lloyd si sono impegnate a ridurre in modo significativo le emissioni di anidride carbonica nelle proprie attività comuni di trasporto contenitori ed a sviluppare congiuntamente soluzioni a lungo termine di trasporto containerizzato sostenibile.

Il Patto sul Carbonio e la Sostenibilità delle società richiede una riduzione del 17% delle emissioni di CO per ogni contenitore movimentato dalla Hapag-Lloyd entro il 2020 rispetto al 2017.

L'accordo fra la maggiore società mondiale di logistica marittima per le merci ed una delle maggiori compagnie di navigazione di linea del mondo consente inoltre il potenziale per altre riduzioni in rotte selezionate.

Nel documento entrambe le società stabiliscono con chiarezza di "voler trarre



Hapag-Lloyd
Container Line

vantaggio da questa opportunità unica per influenzare il settore della logistica" sostenendo il "desiderio di dare ai clienti della Kuehne + Nagel delle opzioni basate su dati trasparenti.

La Hapag-Lloyd renderà pertanto possibile alla Kuehne + Nagel l'uso delle informazioni sulle emissioni di CO delle navi appartenenti alla flotta della Hapag-Lloyd, cosa che è stata in precedenza verificata dall'indipendente CCWG (Clean Cargo Working Group) nelle sue comunicazioni con i clienti" afferma la società.

Con il loro Patto sul Carbonio e la Sostenibilità entrambe le società hanno altresì dichiarato di essersi impegnate ad intraprendere una serie di azioni aggiuntive al fine di proteggere meglio l'ambiente.

"Ad esempio, esistono piani per ottimizzare la movimentazione dei contenitori vuoti, così come per identificare le alternative ai trasporti camionistici utilizzando navi o treni".

Inoltre, ci sono piani finalizzati all'uso dell'equipaggiamento reefer più moderno ed ecosostenibile ogni qualvolta possibile, così come all'uso di contenitori con pavimentazione d'acciaio piuttosto che di legno, laddove sia appropriato.

La Hapag-Lloyd è una delle principali compagnie di navigazione di linea del mondo, con una flotta di 215 navi portacontainer ed una capacità di trasporto complessiva pari a 1,6 milioni di TEU.



KUEHNE+NAGEL

La società ha circa 12.000 dipendenti ed oltre 420 uffici in 126 paesi.

La Kuehne + Nagel ha oltre 74.000 dipendenti presso quasi 1.300 località in oltre 100 paesi, con una forte posizione di mercato nel trasporto merci marittimo ed aereo, nella logistica contrattuale e nelle attività di trasporto merci terrestri.

(da: lloydsloadinglist.com, 5 dicembre 2017)

LEGISLAZIONE

LA REGOLAMENTAZIONE DEI SERVIZI PORTUALI DELL'UNIONE EUROPEA: CI SARÀ SICURAMENTE INCERTEZZA DOPO LA BREXIT

Se mai ci volesse una dimostrazione di come in effetti prometta di essere complicato il processo della Brexit, basti pensare al sostanzialmente autosufficiente settore portuale del Regno Unito ed alla sua quasi unanime opposizione alla tanto criticata Regolamentazione dei Servizi Portuali dell'Unione Europea.

In un discorso in occasione del ricevimento parlamentare annuale del Major Port Group del Regno Unito alla Camera dei Comuni a fine novembre, il ministro britannico del trasporto marittimo John Hayes ha offerto l'esempio del tipico intervento ottimistico di molti fautori della Brexit nel governo, affermando che il settore si trova di fronte a "meravigliose opportunità", dato che "la regolamentazione dei servizi portuali è stata fortunatamente gettata nel cestino della storia".

Se solo fosse così.

Ecco un breve riassunto storico per coloro che non sono a conoscenza – o se



ne sono dimenticati – di una delle storie più incredibilmente noiose relative al trasporto marittimo europeo di questo secolo (e non si sta scherzando).

Ad un certo punto della fine degli anni '90, i responsabili della Commissione Europea avevano deciso che il settore portuale era regolamentato in modo insufficiente ed aveva bisogno di una normativa per garantire la concorrenza, specialmente nell'ambito di un particolare porto, ed avevano iniziato a preparare la "direttiva sull'accesso ai servizi portuali".

C'è stata l'opposizione da parte di una vasta gamma di interessi – autorità portuali ed operatori terminalistici così come sindacati di tutta l'Europa – ma in particolare da parte del già privatizzato settore portuale del Regno Unito,

generalmente composto da porte d'accesso ad operatore unico, i quali congiuntamente sostenevano che grazie alla collocazione geografica la concorrenza nell'ambito di un porto non era necessaria dal momento che c'era già un'adeguata concorrenza fra i porti.

Così, 20 anni dopo – a marzo di quest'anno per essere precisi – l'Unione Europea ha adottato la Regolamentazione dei Servizi Portuali, così come essa è nota, anche se si è trattato di una versione annacquata della proposta originale.

Tuttavia, ora che abbiamo la Brexit, può darsi che essa non debba essere accolta per nulla nella normativa del Regno Unito.

O lo sarà?

Ai sensi della normale progressione da direttiva a legge, la normativa dell'Unione Europea viene adottata due anni prima della sua entrata in vigore, di modo che il calendario della Regolamentazione dei Servizi Portuali prevede che essa diventi una norma dell'Unione Europea circa un mese dopo la data in cui ci si aspetta che la Brexit abbia formalmente luogo nel 2019.

Tuttavia, allo stesso tempo, il governo del Regno Unito sta altresì lavorando al Grande Disegno di Legge di Abrogazione (anche se, francamente, siamo in attesa di vedere che cosa esattamente ci sia di così grande al riguardo) che in modo effettivo trasporterà l'attuale normativa dell'Unione Europea nella normativa britannica successiva alla Brexit.

Ciò significa che la Regolamentazione dei Servizi Portuali, lungi dall'essere gettata nel cestino della storia, molto probabilmente farà parte della normativa del Regno Unito.

The Loadstar ha saputo che ci sono state richieste da parte di rappresentanti di porti del Regno Unito al DExEU (Dipartimento per l'Uscita dall'Unione Europea) affinché la regolamentazione venisse omessa nella legge di abrogazione, ma che esse sono state in gran parte ignorate.

Al di là dei temi fondamentali del disegno di legge per il divorzio – i diritti dei cittadini dell'Unione Europea nel Regno Unito e la questione del confine irlandese – la strategia generale del governo del Regno Unito nei confronti della normativa dell'Unione Europea sembra esser quella di portarla tutta nella normativa del Regno Unito in cambio del conseguimento di un accordo commerciale con l'Unione Europea.

Solo dopo averlo ottenuto, il governo inizierà a valutare la rimozione dei frammenti normativi che la Gran Bretagna non vuole... e dato il tradizionale posto che il settore portuale occupa nella gerarchia delle priorità governative (davvero basso, nel caso non lo si sapesse), la cosa più vicina alla certezza, in

termini di Regolamentazione dei Servizi Portuali, è che probabilmente ci sarà un sacco di altra incertezza e confusione giuridica.

(da: theloadstar.co.uk, 30 novembre 2017)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

QUESTO EX CAMIONISTA HA QUALCHE DOMANDA RIGUARDO AL CAMION SEMI DELLA TESLA

La piattaforma blog Endgadget ha postato un interessante articolo di un camionista (Jonathon Ramsey) riguardo al camion Tesla Semi da poco svelato, a cominciare dal suo strano modello progettuale della cabina di guida che prevede l'autista seduto al centro.

* * *

“Risuscitando un sogno da bambino latente, ho trascorso quasi nove mesi di quest’anno come camionista su strada: sei mesi su un Freightliner Cascadia che trainava un semirimorchio refrigerato, poi quasi tre mesi su un Kenworth T680 che trainava un pianale.

Ho guidato per 145.000 km dal New England al Nord-Ovest Pacifico, da San Diego alla Florida centrale.

Ho smesso questo mese, in parte perché il sogno ha lati oscuri così oscuri che potrebbero far impallidire un buco nero.

La settimana scorsa ho guardato Elon Musk svelare il Tesla Semi per vedere come se la sarebbe cavata con quegli elementi sgradevoli.

Non sappiamo che cosa conseguirà il camion in produzione quando arriverà su strada, ma il Semi ha un sacco di cose da fare per arrivarci.

Nondimeno, il Semi sembra davvero impressionante per coloro che non sanno cos’è essere un camionista.

In primo luogo, lasciatemi chiarire che cos’è questo camion, così com’è stato presentato.

Questo non è un camion da strada.

Questo camion è adatto alle tratte di linea che viaggiano fra i terminal di una società, come da un centro di distribuzione regionale della Wal-Mart ad un altro.

Quando Musk ha sostenuto che il mezzo avrebbe comportato un risparmio del 20% rispetto ad un camion diesel, ha basato i suoi numeri su un viaggio da 160 km (80 all'andata, 80 al ritorno).

Il Semi sarebbe perfetto per il lavoro in porto, che comporta un sacco di attese, fermate, traffico a singhiozzo, nonché per i viaggi locali di andata e ritorno.

La prima versione del Semi non potrebbe rimpiazzare le decine di migliaia di camion nei moltissimi viaggi regionali o da costa a costa, che percorrono da 3.000 a 8.000 km alla settimana.

Mi limiterò qui ad occuparmi solo di alcune problematiche, cominciando con la posizione di guida centrale.

Non vedo come essa possa aiutare un camionista.

Io ho già una "visione di controllo della strada" in un camion tradizionale



perché sono seduto due metri in alto rispetto al traffico.

Quello di cui ho bisogno è una visione di controllo proprio del mio camion, cosa che viene compromessa dalla posizione di guida centrale.

Il peggior punto cieco in una motrice è quello in prossimità degli sportelli; nel Tesla Semi, non posso spormi per vedere se c'è una Toyota Corolla accampata a fianco a me.

La posizione di guida centrale ostacola la mia visione di controllo quando più ho bisogno di quella visione: quando faccio retromarcia.

Ad ogni manovra di retromarcia, guardo gli specchietti di entrambi i lati per essere sicuro di non picchiare contro qualcosa, oppure mi sporgo fuori dal camion per vedere il semirimorchio in retromarcia.

Essere in grado di vedere fisicamente il semirimorchio – e non su immagini della telecamera sullo schermo – può fare la differenza fra una retromarcia impeccabile e una richiesta di risarcimento danni all'assicurazione.

Inoltre, non riesco a vedere i camion attorno a me senza mettermi di traverso in un'altra corsia.

Quando devo scambiare la documentazione con il guardiano di un terminal, o con la polizia, non posso sporgermi dal finestrino per farlo.

A questo proposito, devo ritenere che uno dei finestrini del Tesla Semi si abbassi, ma non riesco a rendermi conto di quale dei due.

Se, come appare nelle presentazioni, il finestrino serve solo alla ventilazione, ebbene... non è accettabile.

Vorrei altri specchietti.

L'argenteo camion con zona notte allungata della presentazione disponeva solo di telecamere montate sul retro della motrice.

Il camion nero a tettuccio corto era integrato da specchietti materiali su stanghe laterali da entrambi i lati della cabina di guida.

La maggior parte dei nuovi camion presentano specchietti montati sul paraurti anteriore che assicurano la visione degli angoli anteriori; il mio Kenworth ne aveva sette in tutto, ma ho visto un sacco di camion con un numero maggiore di specchietti.

Sareste meravigliati dal numero di ostacoli di calcestruzzo ed acciaio rinforzato in agguato nei parcheggi per i camion e nei terminal dei clienti.

So che tali specchietti intralcerrebbero l'aerodinamica del Tesla Semi, ma se quegli arnesi da 8 dollari potessero far risparmiare migliaia di riparazioni di fibre di carbonio e di tempi morti, non vedo perché chiunque dovrebbe privarsene.

Un'altra ragione per disporre di specchietti materiali è che in questo modo posso spegnere o abbassare i due schermi giganti in cabina (schermi che, per inciso, ostacolano la mia visione degli angoli del camion).

La luce richiesta per assicurare un'immagine utile dalla telecamera di notte mi abbaglierebbe nel corso di uno spostamento.

Fare un periodo di 11 ore in una cabina di comando nel bagliore di grandi schermi digitali funziona solo nei cartoni animati e in "Battlestar Galactica".

Avevo un computer in entrambi i camion che ho guidato e, a meno che non volessi utilizzarlo, spegnevo lo schermo.

Commento di seguito alcuni spunti presi dalla presentazione di Musk.

“Vogliamo un veicolo che acceleri come nessun altro”.

Capisco che l'accelerazione sia un valore primario per il marchio Tesla, ma m'interessa di gran lunga di più la frenata.

Un complesso motrice-semirimorchio di oltre 36 tonnellate ha bisogno di circa 170 metri per fermarsi completamente ad una velocità di 90 km/h ed io ho trascorso una parte sorprendente di ogni turno di guida cercando di non schiacciare i conducenti di auto che non erano a conoscenza di questo fatto.

Mostratemi come il Semi possa ridurre quella distanza di frenata.

“(Una cabina di camion è) una confusione di strumenti forniti da terzi, è molto difficile da utilizzare... è un spina nel fianco”.

No, non lo è.

I camion che ho guidato avevano un solo necessario strumento fornito da terzi in cabina, cioè un computer Qualcomm per comunicare con la sede, ed io ho messo una unità GPS portatile sul parabrezza.

Questo è quanto.

La foto della cabina di camion che Musk ha utilizzato nel corso della presentazione mostrava una unità tipo Qualcomm, oltre ad un GPS tradizionale, più un iPad con un visualizzatore GPS nonché un altro piccolo visualizzatore che non sono riuscito ad identificare.

Mi sono fermato un sacco di volte con il camion e ho camminato fra innumerevoli mezzi e solo i novellini più spaventati o gli autisti più cronicamente indecisi avevano montato tutta quella roba.

“Bisogna stare seduti per 15 minuti quando si riempie il serbatoio”.

I camionisti non “stanno seduti” mentre fanno il pieno durante una sosta.

I camionisti aprono tutti i finestrini, spostano gli specchietti ed accendono i fari, controllano le gomme e le guarnizioni degli assali e vanno in cerca di danni.

Questa passeggiata può essere più lunga della reale durata del rifornimento e dev'essere fatta a prescindere da quale sia l'alimentazione del camion.

“L'intraversamento è impossibile”.

Questa è una bugia, a meno che il Tesla Semi ed il semirimorchio Tesla siano in grado reagire agli errori materiali ed umani.

Il mio Freightliner pesava grosso modo 8.000 kg, mentre il semirimorchio refrigerato aggiungeva altri 7.000 kg all'incirca.

C'era quindi spazio per un carico di circa 20.800 kg.

A pieno carico, avevo 28.000 kg pronti a spingermi o a venirmi addosso.

Se, per errore materiale o umano, le ruote motrici o i freni del semirimorchio staccano troppo presto il Tesla Semi non fermerà l'intraversamento.

Queste sono solo alcune domande che mi sono fatto circa l'esperienza di guida, ancor prima di arrivare a parlare di alcune delle maggiori questioni dell'autotrasporto che il Tesla Semi vuole affrontare, ma per ora bastano.

I camion elettrici, compreso il Tesla Semi, sono inevitabili e benvenuti: rendendo più efficiente e sicuro l'autotrasporto per gli autisti, per gli operatori del parco automezzi e per l'ambiente, essi apportano benefici al mondo intero.

Società come la Wal-Mart e la JB Hunt che hanno effettuato ordinazioni di Tesla Semi dispongono delle tratte, del controllo terminalistico e del denaro per infrastrutture terminalistiche per trarre il massimo profitto dal Semi, cosicché vedremo come apparirà la produzione nel 2019 (si spera) ed analizzeremo i riscontri dopo 16.000 km di servizio su strada.

Non sorprendetevi di vedere più specchietti".

(da: theloadstar.co.uk/endgadget.com, 24 novembre 2017)

STUDI E RICERCHE

I BITCOIN HANNO UN FUTURO NELLO SHIPPING?

Google adesso riceve più richieste di ricerca per i bitcoin che per Kim Kardashian, Beyoncé e Taylor Swift messe assieme.

Ai primi di dicembre, una compagnia di navigazione ha annunciato di stare lavorando ad un accordo che sarà pagato in bitcoin, cosa che si ritiene avvenga per la prima volta nel settore.

Ma i bitcoin hanno un futuro nello shipping?

In primo luogo, che cos'è un bitcoin?

È digitale e viene considerato una valuta alternativa.

A differenza delle banconote o delle monete, essa perlopiù esiste online e non è stampata dai governi o dalle banche tradizionali.

Un piccolo ma in crescita numero di imprese internazionali, fra cui Expedia e Microsoft, accettano i bitcoin, che fungono da gettoni virtuali.

Il bitcoin è stato paragonato più ad una derrata che ad una valuta e ci sono persone che scelgono di investirvi e di effettuare scambi per loro tramite.

I protocolli relativi ai bitcoin limitano la loro circolazione ad un massimo di 21 milioni.

La stragrande maggioranza degli utenti ora acquista e vende bitcoin a titolo di investimento finanziario; tuttavia, essi possono essere scambiati con altre valute e, in misura sempre maggiore, con beni e servizi.

A ottobre, una dimora di Notting Hill è stata messa in vendita ad un prezzo di 17 milioni di sterline da pagarsi in bitcoin e si ritiene che questa sia la prima volta per Londra.

“Ci piacerebbe essere la prima società ad effettuare transazioni in bitcoin.

Lo si può fare più rapidamente, in modo più efficiente ed è molto più facile da trattare rispetto all'uso di banche tradizionali, che hanno introdotto un'eccessiva regolamentazione” afferma Lev Loginov, fondatore della società di

investimento immobiliare London Wall, che sta vendendo la casa di Notting Hill.

Tuttavia, il 29 novembre, un vice governatore della Banca d'Inghilterra ha avvisato che "gli investitori dovrebbero fare i compiti" sui bitcoin.

La criptovaluta è adesso a circa 7.500 dollari USA, in ribasso dal record di 11.434 dollari USA (8.500 sterline) raggiunto il 29 novembre.

Neil Wilson, analista finanziario della EXT Capital di Londra, ha definito gli scambi di questa settimana "un ottovolante come non ho mai visto nulla di simile prima".

Wilson afferma che in parte l'instabilità è dovuta ai piccoli investitori "con nessuna esperienza di mercato" che comprano e vendono la moneta.

"Non c'è alcun modo di capire quanto sia buona la valuta: è così incredibilmente speculativa ed è così nuova e non compresa in modo appropriato" ha dichiarato.



Ai primi di dicembre *Bloomberg* ha riferito che la compagnia di navigazione ucraina specialista in rinfuse Varamar sta negoziando il proprio primo accordo con un cliente in bitcoin.

La criptovaluta renderà più facile fare affari con i clienti nei paesi colpiti da sanzioni e significa meno documentazione cartacea rispetto ai tradizionali accordi con le banche, afferma la Varamar.

Si dice che anche il broker marittimo russo Interchart stia lavorando ad un sistema di pagamento con bitcoin per i clienti che non sono in grado di effettuare facilmente transazioni in dollari a causa di limitazioni bancarie.

Pertanto, i bitcoin hanno un futuro nello shipping?

Ai fini dell'elusione delle limitazioni bancarie, si suppone di sì.

Ma i bitcoin sono un mercato immaturo che sta ancora cercando il suo spazio ed è ancora soggetto a strumentalizzazioni.

Ai primi di dicembre Jeffrey Currie, responsabile globale della ricerca sui prodotti alla Goldman Sachs, ha dichiarato a *Bloomberg TV* che debbono essere risolte due questioni fondamentali affinché il mercato dei bitcoin possa funzionare come quello dell'oro.

In primo luogo, il bitcoin resta difficile da valutare: attenzione all'instabilità del prezzo.

In secondo luogo, proprio come occorre che l'oro venga valutato in modo sicuro, lo stesso vale per il bitcoin.

Le criptovalute sono al momento vulnerabili da parte degli hacker mediante portafogli elettronici o il computer o lo smartphone dell'utente, sono soggette al rischio di regolamentazione ed al rischio di rete e dell'infrastruttura nel corso di una crisi.

Currie afferma che se/quando tali questioni verranno risolte allora gli investitori potranno iniziare a pensare al bitcoin come un mercato di prodotti più convenzionale.

Guardando al futuro, a detta di Currie l'innovazione non risiede nel bitcoin medesimo ma nell'ambito della catena di blocchi, che a suo giudizio alla fine svolgerà un ruolo sempre più importante nello shipping.

Infatti, un certo numero di compagnie di navigazione sta già sperimentando la tecnologia.

La prima catena di blocchi è stata ideata nel 2008 e successivamente posta in atto nel 2009 quale componente di fulcro del bitcoin, in cui la catena di blocchi funge da registro pubblico per tutte le transazioni.

Una catena di blocchi è un elenco in continua crescita di registrazioni, chiamate blocchi, che sono collegate ed assicurate utilizzando la crittografia.

Ciascun blocco normalmente contiene un puntatore hash quale collegamento al blocco precedente, una marcatura temporale e dati relativi alla transazione.

Le catene di blocchi sono progettate per essere intrinsecamente resistenti alle modifiche dei dati e sono pertanto sicuri rispetto alle manomissioni.

A giugno, la Maersk e la IBM hanno annunciato il proprio partenariato che utilizzerà la tecnologia di treni blocco per contribuire a trasformare la filiere distributiva mondiale.

Di conseguenza, la IBM ha siglato un protocollo d'intesa con la Pacific International Lines ed il gruppo portuale PSA International allo scopo di espandere il progetto degli scambi commerciali tramite catene di blocchi.

Proprio recentemente la spagnola BBVA (Banco Bilbao Vizcaya Argentaria) ha annunciato di avere avviato un partenariato con la società di catene di blocchi Waves per realizzare una piattaforma tecnologica di registrazione per il trattamento ed il procedimento relativi alla documentazione di trasporto marittimo.

Si stanno osservando con interesse gli sviluppi del mercato delle catene di blocchi – si è vista gente fare soldi con facilità – ma la catena di blocchi è la chiave per il futuro dello shipping.

(da: hellenicshippingnews.com, 5 dicembre 2017)

REEFER

TARIFE DI TRASPORTO REFRIGERATO SUL RADAR

Poiché molti soggetti attivi nel settore del trasporto reefer si aspettano che le tariffe di trasporto marittimo refrigerato aumentino, l'agenzia di analisi ed indagini in materia di tariffe di nolo marittimo Xeneta ha aggiunto le tariffe di trasporto refrigerato alla propria piattaforma di indagini di mercato.

“Dal momento che oltre il 20% degli attuali clienti della Xeneta spedisce via mare anche contenitori refrigerati, dati relativi ai container reefer hanno già cominciato a popolare la piattaforma con più di 30.000 punti delle principali direttrici di traffico già disponibili per gli attuali clienti che appartengono al Programma Beta” ha dichiarato la Xeneta.

“Abbiamo ricevuto numerose richieste di dati inerenti alle tariffe reefer dal nostro portafoglio clienti e dal mercato in genere.

In particolare, i clienti che spediscono via mare prodotti deperibili e farmaceutici sono in cerca dello stesso tipo di indagini di mercato sulle tariffe in tempo reale che noi forniamo per i contenitori per carichi secchi.

A causa della tecnologia flessibile e modulabile che sta dietro alla nostra piattaforma, siamo stati rapidamente in grado di offrire dati relativi alle tariffe di trasporto refrigerato mediante un filtro dentro alla piattaforma in cui i nostri clienti possono istantaneamente passare dalle tariffe containerizzate per prodotti secchi a quelle per prodotti refrigerati” afferma Patrick Beglund, amministratore delegato della Xeneta.

La tempistica della Xeneta non è una coincidenza.

Gli operatori del settore reefer presenti alla *Intermodal Exhibition* di Amsterdam alla fine di novembre erano ottimisti circa il mercato dei contenitori reefer, i sistemi di rintracciamento ed i prodotti correlati, sulla base di un'impennata del numero delle ordinazioni per i nuovi contenitori refrigerati.



Il mercato è reduce da un periodo di 18 mesi in cui sono stati aggiunti pochi contenitori reefer e, mentre questa è una buona notizia per l'industria dei container, c'è ancora qualche incertezza dal lato del leasing e della navigazione di linea in ordine alle attività dal momento che le tariffe di trasporto refrigerato non sono aumentate nel corso dei primi sei mesi dell'anno nella misura che qualcuno si aspettava, malgrado i rapporti circa la carenza di equipaggiamenti in alcune zone.

Le tariffe di leasing in particolare sono state ben al di sotto di alcune aspettative. Il calcolo di quanto potrebbero aumentare le tariffe di nolo e di leasing in relazione all'inoltro del mercato nel periodo vegetativo dell'emisfero meridionale è incerto.

La base dei carichi è in crescita, ma lo stesso vale per l'offerta dal momento che vengono impiegate nuove navi con percentuali progressivamente più elevate di slot reefer.

La Xeneta sottolinea che "i caricatori potrebbero sperimentare incrementi tariffari" ma allo stesso tempo che "il panorama per i carichi refrigerati diventerà più competitivo.

Per un mercato che per molti anni è stato considerato stabile, la variabilità potrebbe anche verificarsi come accaduto nel mercato dei contenitori per carichi secchi".

La Xeneta dispone di dati sulle tariffe per contenitori refrigerati in relazione alle seguenti direttrici:

Tariffe a breve termine:

- esportazioni dal Sud-est asiatico e dalla Cina

Tariffe a lungo termine:

- Nord Europa-Costa Orientale degli Stati Uniti
- Cina-Nord Europa
- Nord Europa-Cina
- Nord Europa-Giappone
- Costa Orientale degli Stati Uniti-Giappone
- Nord Europa-America Latina

(da: worldcargonews.com, 4 dicembre 2017)

CONFERENZE E CONVEGNI

INTERMODAL FORUM: "RASTATT, MAI PIÙ"

La comunità intermodale d'Europa si è riunita a Düsseldorf per un dibattito pubblico su come rendere la ferrovia più stabile e sostenibile.

Oltre 200 professionisti di imprese di trasporto merci ferroviario, fornitori di servizi alle infrastrutture, operatori intermodali, caricatori e spedizionieri hanno partecipato al forum organizzato dalla Hupac a Düsseldorf il 6 dicembre.

Attivati dalla crisi di Rastatt, i relatori hanno identificato strategie ed iniziative prioritarie finalizzate ad ovviare all'odierna debolezza del sistema ferroviario di trasporto merci.

Programmi d'intervento con instradamenti di riserva, miglioramento della gestione del traffico internazionale ed una chiara responsabilità dei gestori delle infrastrutture nell'ambito della filiera distributiva sono i fattori decisivi per il futuro del trasporto merci ferroviario.

"Dobbiamo cogliere questa opportunità per affrontare alcune ben note lacune allo scopo di migliorare le condizioni di mercato e promuovere il dirottamento modale" ha dichiarato Bernhard Kunz, amministratore delegato della Hupac.

L'interruzione dei 150 metri di binari a Rastatt ad agosto di quest'anno e la conseguente chiusura della linea della Valle del Reno per sette settimane ha comportato la più grande crisi logistica ferroviaria mai sperimentata in Europa.

Mentre le deviazioni ferroviarie attraverso la Germania, la Francia e l'Austria hanno coperto solo un terzo della domanda, le modalità di trasporto alternative come la strada ed il Reno sono state rapidamente sovraccaricate e non hanno potuto offrire sufficiente capacità.

Di conseguenza, le filiere distributive sono state a rischio ed in alcuni casi si sono verificati persino fermi della produzione.

Nel corso dell'interruzione di Rastatt:

- i carri ferroviari e le locomotive hanno viaggiato per brevi tratti perché le unità erano bloccate sulla direttrice nord-sud, in attesa di instradamenti alternativi;

- i terminal hanno sospeso le accettazioni a causa dei ritardi nelle partenze dei treni;
- i macchinisti erano insufficienti perché le deviazioni assorbivano personale 2-3 volte in più.

Il potenziamento della interoperabilità in tutta l'Europa è il requisito fondamentale per conseguire servizi di trasporto merci ferroviario sostenibili, ha sottolineato Michail Stahlhut, amministratore delegato della SBB Cargo International.



Il disastro di Rastatt dev'essere considerato come un'opportunità per passare "dalla modalità di sopravvivenza a quella di cambiamento".

Rastatt ha dimostrato la necessità di una coerente gestione delle infrastrutture internazionali da parte di un'unica fonte, per le operazioni giorno per giorno così come per qualsiasi incidente che possa verificarsi.

Occorre che la capacità delle infrastrutture venga assicurata al 100% in caso di lavori programmati sui binari ed all'80% in caso di interruzioni.

Rastatt, ha detto Stahlhut, è stato un "fiasco dell'interoperabilità".

Hans-Jörg Bertschi, presidente della Hupac, ha richiesto investimenti in percorsi alternativi.

Occorre che il "tassello mancante" sulla riva sinistra del Reno fra Lauterbourg e Strasburgo venga potenziato con doppio binario ed elettrificazione allo scopo di sostituire la linea tedesca in caso di necessità.

Un sistema del tipo bonus/malus dovrebbe attribuire la responsabilità ai gestori delle infrastrutture per quanto riguarda la loro qualità di servizio.

"Tutti i partner della filiera distributiva si assumano la responsabilità per il proprio servizio.

Abbiamo bisogno di ridefinire il ruolo dei gestori delle infrastrutture se vogliamo fare davvero progressi per il futuro della logistica intermodale".

Un certo numero di relatori ha dichiarato che la situazione è stata resa peggiore dall'insistenza francese affinché i macchinisti dei treni deviati sui binari francesi sulla riva sinistra del Reno parlassero francese.

Il più atteso dei relatori del forum, Frank Sennhenn, amministratore delegato della DB Netz, ha dichiarato che il suo ente è in trattative con le imprese di trasporto ferroviario passeggeri e merci in Germania per discutere di un sistema bonus/malus: penalità ed incentivi a seconda delle prestazioni.

Un certo numero di relatori ha fatto riferimento all'esempio del Regno Unito, dove le dispute fra la Netrail e le società operative di trasporto ferroviario sono gestite dall'Ufficio del Regolatore Ferroviario.

Sennhenn ha chiesto al forum di pazientare, tuttavia, perché la DB Netz ed i propri appaltatori del tunnel di Rastatt si sono rivolti ad un arbitro per valutare le responsabilità e gli obblighi, nel caso ce ne siano, e l'esito dell'arbitrato probabilmente non sarà noto fino alla fine del 2018.

Ciò ha spinto Sylvie Charles, amministratrice delegata della SNCF Logistics, i cui servizi Captrain e BLS erano stati malamente interrotti, a chiedere se qualcuno abbia potuto davvero pensare che Rastatt sia stata una "causa di forza maggiore".

Riassumendo il forum di un giorno, Bernhard Kunz ha affermato che la Hupac si aspetta di fornire riscontri sui progressi nel mercato in occasione della propria riunione dell'assemblea generale a Zurigo il 1° giugno dell'anno prossimo.

(da: wolrdcargonews.com, 7 dicembre 2017)

IN CALENDARIO

- 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
- 24/09/2018 – 29/09/2018 Napoli Naples Shipping Week 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
- 28/11/2018 – 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.