

Notiziario

31 luglio 2019

Link road, rail, sea!

Centro Internazionale Studi Containers

ANNO XXXVII
Numero del 31 luglio 2019

NOTIZIE C.I.S.CO.

CORSO DI FORMAZIONE "IL CONTAINER REEFER E LE ESIGENZE DELLA MERCE" Pag. 3

PORTI

PARTE FINALMENTE DOPO 13 ANNI L'APPROFONDIMENTO DELL'ELBA " 4

TRASPORTO MARITTIMO

I DRONI ARALDI DELLA NUOVA ERA DELLE ISPEZIONI " 6

TRASPORTO FERROVIARIO

NESSUN ADEGUAMENTO TEDESCO ALLA LINEA FERROVIARIA BETUWE PRIMA DEL 2026 " 12

TRASPORTO INTERMODALE

UIRR – LE ASPETTATIVE DEL TRASPORTO COMBINATO IN ORDINE ALLA POLITICA SUI TRASPORTI DELL'UNIONE EUROPEA: "SE LA FERROVIA DEVE RADDOPPIARE, L'INTERMODALE DEVE TRIPLICARSI" " 14

INDUSTRIA

SECONDO ALCUNI DIRIGENTI DEL SETTORE IL NUMERO TOTALE DEGLI SCRUBBER SARÀ LA COSA MIGLIORE PER GLI ACQUIRENTI DI DIESEL QUANDO GIUNGERÀ L'IMO 2020 " 17

LOGISTICA

LA KUEHNE + NAGEL PUBBLICA "RISULTATI DI ALTO LIVELLO" IN UN AMBIENTE "DIFFICILE" " 21

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA SPERIMENTAZIONE DEL POTENZIALE DELLA PRODUZIONE ADDITIVA " 24

STUDI E RICERCHE

SECONDO LA DREWRY L'ASIA-MEDITERRANEO È UNA DIRETTRICE DI TRAFFICO CONTAINERIZZATA "IN FASE DI RIPRESA" " 28

TECNOLOGIA INFORMATICA

DISPOSITIVI INTELLIGENTI PER TRASFORMARE L'UTILITÀ ED IL VALORE DELLE RISORSE
CONTAINERIZZATE DEL TRASPORTO MARITTIMO Pag. 30

REEFER

LA MAERSK APRE NUOVE POSSIBILITÀ NEL TRASPORTO MARITTIMO DI MERCI DEPERIBILI " 32

IN CALENDARIO " 35

31 luglio 2019

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.

CORSO DI FORMAZIONE "IL CONTAINER REEFER E LE ESIGENZE DELLA MERCE"

A partire dal 10 settembre prossimo e fino alla metà del successivo mese di novembre il C.I.S.Co. organizzerà un corso di formazione dedicato al container reefer ed alle esigenze della merce.

Il corso erogato dal C.I.S.Co. è riservato ai dipendenti delle agenzie marittime ed è finanziato dall'ente bilaterale della categoria.

Sono previste 30 ore di docenza suddivise in 15 lezioni da due ore ciascuna.



Gli argomenti del corso saranno i seguenti:

- cenni introduttivi
- aspetti tecnici
- la merce
- logistica e trasporto containerizzato
- gli attori della logistica del container
- normativa e aspetti legali
- la documentazione della logistica del container
- aspetti assicurativi
- le nuove tecnologie

Le lezioni si svolgeranno presso la sede di Assagenti Genova e in videoconferenza presso le sedi delle associazioni federate (Ancona, Bari, Cagliari, La Spezia, Livorno, Napoli, Ravenna, Roma, Savona, Trieste, Venezia).

Seguirà nei prossimi Notiziari il programma dettagliato del corso.

PORTI

PARTE FINALMENTE DOPO 13 ANNI L'APPROFONDIMENTO DELL'ELBA

Il progetto dell'approfondimento dell'Elba è stato finalmente avviato il 23 luglio, dopo anni di rinvii che hanno visto il porto di Amburgo scendere nelle classifiche dei porti europei.

Il progetto biennale comporta il dragaggio delle sezioni inferiore ed esterna del fiume sino ad una profondità indipendente dalla marea di 13,5 metri e la costruzione di un punto di passaggio per le navi di 385 metri.

Su LinkedIn il gruppo Deme, responsabile del progetto, afferma: "E si parte! Dopo avere simbolicamente premuto il pulsante, la nostra draga aspirante del fiume Schelda ha dato il via ai lavori che dovrebbero essere completati all'inizio del 2021".

Il dragaggio del fiume è divenuto essenziale per il futuro di Amburgo quale porto hub negli ultimi anni, dato l'aumento delle dimensioni delle navi impiegate dai vettori.



I calcoli suggeriscono che l'approfondimento potrebbe comportare che le navi che scalano Amburgo scambino 1.800 TEU per visita, sebbene alcune portacontainer di grandissime dimensioni ora abbiano un pescaggio massimo di sino a 16

metri.

Il consigliere di amministrazione della Hapag-Lloyd Maximilian Rothkopf afferma: "Il porto di Amburgo diventerà molto più attraente per i clienti".

In termini di volumi containerizzati, nessun vettore ha un'impronta maggiore presso il porto tedesco di quella della Hapag-Lloyd che movimentata qualcosa come il 22% dei volumi portuali complessivi, grosso modo 1,9 milioni di TEU.

E quel numero sale se vi si comprendono i volumi dei suoi partner nell'alleanza, equivalendo a 3,9 milioni di TEU ovvero quasi il 45% dei volumi complessivi del porto.

“Una volta completati i lavori, le più grandi portacontainer del mondo saranno in grado di raggiungere la città di Amburgo praticamente senza limitazioni” dichiara Rothkopf.

“Oltre alle compagnie di navigazione di linea containerizzate, questo alla fine apporterà vantaggi anche ai clienti di tutto il mondo, i cui carichi raggiungeranno il porto più facilmente e rapidamente”.

Dopo 11 anni di ostacoli legali, il Tribunale Amministrativo Federale tedesco di Lipsia aveva dato un via libera di sorta, ma ci sono voluti altri due anni per ridisegnare gli originali piani del 2006.

Il progetto così modificato è stato finalmente approvato l'anno scorso con l'aggiunta di una serie di misure finalizzate ad alleviare le varie preoccupazioni di natura ambientale che avevano indotto molti contenziosi.

Si è trattato di un impulso ben accetto per il porto, che aveva assistito al sorpasso da parte di Anversa, il quale si era consolidato quale seconda porta d'accesso più trafficata del Nord Europa.

Ma la Hapag-Lloyd è rimasta fedele.

Afferma Rothkopf: “Il nostro chiaro impegno nei confronti del porto di casa di Amburgo resta invariato.

Amburgo ci offre ottime infrastrutture ed eccellenti collegamenti con l'hinterland, che si tratti di una rete ferroviaria unica o di collegamenti autostradali europei molto buoni.

Questa è un'altra ragione per cui abbiamo recentemente deciso di delocalizzare gran parte dei nostri servizi del Nord Atlantico da Bremerhaven ad Amburgo”.

(da: theloadstar.com, 24 luglio 2019)

TRASPORTO MARITTIMO

I DRONI ARALDI DELLA NUOVA ERA DELLE ISPEZIONI

Le ispezioni visive e le misurazioni dello spessore dell'acciaio sono elementi essenziali dei controlli di rinnovo.

La preparazione delle navi per queste attività fa perdere tempo ed è costosa.

La DNV GL adesso offre una soluzione rapida utilizzando i droni.

La società utilizza droni dotati di telecamera dal 2016.

Il concetto, la tecnica e l'equipaggiamento sono stati sviluppati dal team di ispettori di Danzica in risposta alle richieste della clientela.

Un'ispezione tradizionale richiede l'uso di gommoni, funi od impalcature in modo che il personale di ispezione possa raggiungere tutti gli elementi strutturali pertinenti.

L'uso di gommoni richiede più tempo per zavorrare e dezavorrare la nave; sia esso che quello delle funi spesso richiedono il controllo del viaggio.

La configurazione delle impalcature può richiedere anche giorni.

Nuovi strumenti per le ispezioni a distanza

Questo impegno sproporzionato ha indotto gli armatori ad indagare se vi fossero metodi alternativi.

Inoltre, le impalcature spesso danneggiano le superfici ed i rivestimenti che devono essere riparati.

In certe situazioni gli armatori devono assumere subappaltatori che assicurino le tecniche di accesso con funi, un tipo di lavoro specialmente rischioso.

Questi metodi convenzionali di ispezione mettono le navi fuori servizio per settimane, cosa che significa introiti perduti.

Logicamente gli armatori hanno tutto l'interesse a far sì che questi tempi siano più brevi possibile.

Questo ha condotto all'idea dell'uso dei droni.

“Abbiamo dato il via al progetto dei droni nel 2015 al fine di rendere le ispezioni più intelligenti, efficienti ed economiche per l'amatore, nonché più sicure per gli ispettori” afferma Tomasz Oledzki, responsabile della sezione flotta in servizio in Polonia della DNV GL-Maritime.

Il primo passo è stato quello di installare una telecamera ad alta risoluzione su un drone di modo che gli ispettori potessero dare un'occhiata da vicino ai posti difficili da raggiungere.

Sono stati provati diversi modelli di droni presenti in commercio.

Il gruppo di ispettori alla fine ha scelto un modello di medie dimensioni per le ispezioni all'interno e un altro più grande e più potente per le ispezioni esterne in cui il vento può rendere il posizionamento ed il controllo del drone più difficili, ad esempio sulle piattaforme al largo.

Una nuova dimensione: le misurazioni dello spessore

“Adesso abbiamo un'esperienza di tre anni nell'effettuazione di ispezioni visuali assistite da telecamera sulle navi e sulle strutture al largo utilizzando i droni” continua Oledzki.

“Ma i nostri clienti si aspettano di più.

A loro piacerebbe che noi copriremmo la totalità delle ispezioni utilizzando questa tecnologia avanzata, comprese le misurazioni dello spessore.

Così a metà di 2018 abbiamo deciso di avventurarci in questo campo e abbiamo iniziato a sviluppare un sistema volante di misurazione dello spessore.

Abbiamo costruito diversi prototipi e alla fine siamo giunti ad un modello progettuale che ha soddisfatto i nostri requisiti”.

Una struttura di fissaggio è stata progettata internamente dal team di Danzica nel contesto di un processo iterativo che include ripetuti test pratici.

La sua progettazione è compatta e “universale”, consentendo agli ispettori di interscambiare la telecamera per le ispezioni da vicino per le misurazioni ultrasoniche su un drone in ogni momento, ovvero di fissare la struttura ad un altro drone nel caso che quello originale venga danneggiato.

Questa standardizzazione minimizza il quantitativo di equipaggiamento che gli ispettori devono portarsi appresso quando viaggiano alla volta di una nave, specialmente per mezzo di elicotteri.

“La riduzione del quantitativo di bagagli è stato in verità il nostro obiettivo principale quando abbiamo sviluppato questo sistema” sostiene Oledzki.

E inoltre le parti principali della struttura di fissaggio vengono realizzate dal team della DNV GL con una stampante in 3D, il che significa che il team può ora fabbricare qualsiasi numero di strutture identiche in un processo ripetibile, sia per i propri colleghi di altri uffici della DNV GL che per i pezzi di ricambio.

Il valore per gli armatori

“Abbiamo collaudato con successo il nuovo drone per la misurazione dello spessore su una nave multiruolo, alcune rinfusiere e questa petroliera navetta” afferma Oledzki.

“I risultati sono assai positivi: il sistema funziona bene e riferisce dati affidabili.



Oggi possiamo dire che abbiamo la capacità di offrire agli armatori il pacchetto completo di servizi di ispezione a distanza assistiti da droni compresa l’ispezione da vicino e la verifica delle misurazioni di spessore”.

Aggiunge Alba: “Ravvisiamo una grande opportunità per accelerare il processo di sorveglianza e minimizzare i tempi di fermo: del resto, possiamo senz’altro eseguire alcune ispezioni nel corso del viaggio di una nave quando gli spazi di carico sono accessibili.

Questo è di grande valore per gli armatori e gli operatori”.

La problematica più seria che il team di Danzica si trova ad affrontare è quella di convincere i proprietari della nave e dei carichi che i nuovi metodi procurano risultati buoni ed affidabili, afferma Alba.

Ma la risposta dei clienti è stata eccellente: “Gli armatori per i quali abbiamo eseguito ispezioni con i droni finora sono stati assai soddisfatti ed in molti casi essi sono stati oltremodo sorpresi da quanto rapidamente ed efficacemente le ispezioni possono essere effettuate, e da quanto poco coinvolgimento dell’armatore è richiesto per fornire l’accesso alla struttura.

Laddove in passato l’ispettore doveva essere portato fisicamente sino all’elemento strutturale da ispezionare, adesso il drone “porta la struttura dall’ispettore” per l’ispezione in tempo reale.

Limiti ed opportunità

Gli armatori peraltro non dovrebbero alimentare aspettative poco realistiche, avverte Leszek Alba: "Il punto critico è la condizione dell'interno della nave".

Spiega Oledzki: "Quando riceviamo una richiesta da un armatore per un'ispezione con un drone, portiamo il nostro equipaggiamento a bordo e dapprima valutiamo le condizioni della nave per vedere se la misurazione dello spessore si possa fare con il drone.

Se il rivestimento è intatto e le superficie sono pulite, possiamo ottenere buoni risultati dell'ispezione visiva e letture dello spessore di alta qualità.

Se le condizioni della nave non sono idonee alle misurazioni ultrasoniche dello spessore, possiamo ancora utilizzare il drone con una telecamera installata per condurre un'ispezione visiva".

"Droni o no, è impossibile effettuare misurazioni ultrasoniche sull'acciaio corrosivo perché la testata di misurazione non è in grado di stabilire un contatto diretto con l'acciaio per ottenere una lettura" sostiene Alba.

"Le misurazioni ultrasoniche sono adatte a confermare le condizioni intatte delle strutture.

Le nostre ispezioni con i droni servono allo scopo di confermare le buone condizioni.

Esse sono ideali per le ispezioni di rinnovo delle navi più giovani che hanno da cinque a dieci anni".

Le regole inerenti alla classificazione richiedono un'ampia gamma di misurazioni dello spessore, la maggior parte delle quali vengono normalmente effettuate da imprese subappaltanti.

"È importante notare che le nostre misurazioni sono solo supplementari rispetto a ciò che fanno gli appaltatori" precisa Alba.

"Noi accediamo solo alle strutture che non possono essere raggiunte con mezzi convenzionali.

Utilizziamo i droni per eseguire ispezioni ravvicinate e verificare e confermare che una nave sia strutturalmente in buone condizioni come richiesto ai sensi delle regole relative alla classificazione.

Il drone accelera sensibilmente questo processo di controllo casuale di modo che siamo in grado di compierlo con una sola visita.

Possiamo effettuarle persino nel corso del viaggio o della permanenza in porto".

Ogniquale volta vengano scoperte condizioni che giustifichino ulteriore indagini, l'accesso tradizionale che si serve delle impalcature è inevitabile, aggiunge; ma quando l'ispezione tramite drone mostra che tutto quanto è in buone condizioni, questa spesa si può evitare.

Una tecnologia in evoluzione

Le petroliere, le multiruolo e le rinfusiere più giovani sono gli obiettivi primari dell'offerta di ispezione con drone della DNV GL.

Oledzki afferma che plausibilmente le misurazioni con droni potrebbero essere estese sino a comprendere l'intera portata delle misurazioni dello spessore in qualche momento del futuro.

E questo non significa assolutamente che tutta questa tecnologia possa realizzarsi.

"L'ultima fase di questo sviluppo potrebbero essere droni autonomi che eseguano ispezioni in primo piano e misurazioni dello spessore" afferma Leszek Alba.

"Essi potrebbero navigare basandosi su sensori ed algoritmi di navigazione o utilizzando un modello elettronico come il "gemello digitale".

Questo consentirebbe all'ispettore di stare all'esterno, guardando lo schermo del computer e lasciando che il drone lavori in autonomia".

È in corso un programma di ricerca ad Oslo allo scopo di indagare in ordine a queste possibilità e ci sono anche studi scientifici in atto al fine di individuare le potenziali tecnologie di misurazione dello spessore senza contatto.

Per quanto concerne il momento attuale, l'incorporazione delle misurazioni dello spessore nelle ispezioni con drone è già un grosso passo avanti, afferma Alba: "Oggi abbiamo accumulato abbastanza esperienza e concreti risultati da sapere che cosa possiamo conseguire quanto alla valutazione delle condizioni delle strutture.

I droni autonomi essenzialmente faranno lo stesso ma con minore coinvolgimento degli operatori".

La DNV GL quale società di classificazione offre il vantaggio unico di fornire non solo ispezioni visive e dello spessore basate su droni ma anche le conoscenze tecniche e l'esperienza per interpretare i dati: "Conosciamo la nave e come ispettori sappiamo esattamente che cosa stiamo cercando" afferma Tomasz Oledzki.

“Non solo scattiamo foto o facciamo misurazioni ma siamo competenti per valutarle e confermare le buone condizioni della nave e ci prendiamo la responsabilità per ogni aspetto di tali servizi.

Noi assicuriamo agli armatori uno sportello unico”.

(da: hellenicshippingnews.com/dnvgl.com, 18 luglio 2019)

TRASPORTO FERROVIARIO

NESSUN ADEGUAMENTO TEDESCO ALLA LINEA FERROVIARIA BETUWE PRIMA DEL 2026

Il vice ministro dei trasporti olandese Stientje van Veldhoven ha dichiarato al Parlamento che l'estensione della linea ferroviaria Betuwe in Germania, che è essenziale per adeguarsi alla capacità del corridoio di trasporto merci dedicato nei Paesi Bassi, non sarà pronta prima del 2026.

Le controparti tedesche del ministro l'hanno informata che la responsabilità di tale ritardo è da attribuirsi al tempo necessario per ottenere i permessi di costruzione.

A gennaio del 2017 la scadenza rivista per il già differito "terzo binario" era stata fissata al 2022, di modo che ora il termine è ora slittato di altri quattro anni.



Si dice che il terzo binario a flussi separati, in prossimità del duplice binario di 73 km fra il confine olandese di Emmerich ed Oberhausen, un importante nodo ferroviario vicino a Duisburg, abbia ancora la massima priorità nel programma nazionale tedesco delle infrastrutture, nonostante i

persistenti ritardi.

L'estensione tedesca da 1,5 miliardi di euro è essenziale per far fronte alla capacità della tratta olandese Betuwe di 160 treni nelle 24 ore.

Mentre gli olandesi avevano commissionato questa ferrovia elettrificata dedicata al trasporto merci nel 2007, la Germania fino adesso non è riuscita a perfezionare i propri impegni assunti con il trattato bilaterale siglato nel 1992.

Al momento attuale la capacità della linea per i treni diretti in Germania e nel corridoio Genova-Rotterdam è limitata a 50 coppie di treni al giorno.

Le ultime notizie sono un duro colpo per l'Autorità Portuale di Rotterdam.

Nello scorso mese di novembre, l'amministratore delegato Allard Castelein ha inviato una urgente lettera "aperta" direttamente al ministro federale dei trasporti tedesco Andreas Scheuer chiedendogli di fornire una prospettiva concreta in relazione ai miglioramenti ferroviari attesi da tempo.

"La semplice annotazione che le procedure di pianificazione richiedono un lungo tempo in Germania non può e non deve soddisfarci, 26 anni dopo che è stato assunto l'impegno di migliorare il collegamento ferroviario" ha scritto.

"Da quando il finanziamento (per il terzo binario) è stato concordato fra il governo federale tedesco, la NRW e la Deutsche Bahn nel 2013 sono stati fatti pochissimi progressi".

Dal momento dell'apertura della tratta Betuwe nel 2007, gli olandesi hanno continuato ad investire in ulteriori miglioramenti, fra cui una tangenziale ferroviaria per evitare il ponte mobile del Canale Caland a Rotterdam nel 2016.

I lavori di costruzione della tangenziale sono appena iniziati ed il progetto dovrebbe essere completato nel 2021.

La tratta Betuwe parte dal Maasvlakte per immettere treni per il trasporto di contenitori e rinfuse nel corridoio del Reno.

(da: worldcargonews.com, 22 luglio 2019)

TRASPORTO INTERMODALE

UIRR – LE ASPETTATIVE DEL TRASPORTO COMBINATO IN ORDINE ALLA POLITICA SUI TRASPORTI DELL’UNIONE EUROPEA: “SE LA FERROVIA DEVE RADDOPPIARE, L’INTERMODALE DEVE TRIPLICARSI”

La UIRR ed i suoi associati hanno dato il benvenuto ieri alla Commissione TRAN (Trasporti e Turismo) del Parlamento Europeo di nuova istituzione con la pubblicazione del documento relativo alle aspettative sulla politica dei trasporti europei della Road-Rail Combined Transport per il periodo legislativo 2019-2024 dell’Unione Europea¹.

Dalla strada alla ferrovia: come dare slancio al trasporto intermodale in Europa

La UIRR è l’associazione di categoria degli operatori di trasporto combinato e dei dirigenti di terminal intermodali europei.

La containerizzazione ha rivoluzionato i traffici transcontinentali dopo la Seconda Guerra mondiale rendendo possibile il trasporto di tutti i tipi di carichi possibili su una singola nave.

I collegamenti intermodali ad elevata frequenza fra produttori e clienti hanno contribuito alla realizzazione di filiere logistiche che procurano la gamma di prodotti più ampia possibile per gli scaffali dei supermercati.

I produttori hanno avuto accesso a mercati che in precedenza erano al di là del proprio raggio d’azione.

È emersa la collaborazione economica fra i continenti.

Il risultato è il benessere pubblico e la presenza di merci europee nei mercati di tutto il mondo.

Il trasporto intermodale continentale è stato introdotto in Europa negli anni ‘50 poiché il numero dei camion si è incrementato sino a livelli insostenibili: inizialmente nelle regioni montane alpine.

Lo sviluppo del trasporto merci intermodale ha avuto un’accelerazione in concomitanza con la crisi petrolifera del 1973.

La prima Direttiva Europea sul trasporto combinato – che promuoveva la variante del trasporto intermodale dove la lunghezza delle tratte stradali è ridotta al minimo – è stata adottata nel 1975.

Cosa fa il trasporto combinato?

¹ <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2019/mediacentre/1233-uirr-roadmap-of-cts-eu-transport-policy-expectations-2019-2014.html>

L'uso delle unità di carico intermodali facilmente trasbordabili – contenitori, semirimorchi, casse mobili – per far sì che i carichi abilitino l'efficiente inserimento del trasporto merci ferroviario elettrico nelle filiere trasportistiche a lungo raggio.

Il risultato: superiore efficienza energetica, impronta del carbonio radicalmente più bassa, meno inquinamento, meno incidenti e vittime stradali, riduzione del degradamento e della congestione stradali.

Il pubblico degli elettori si aspetta dall'Unione Europea una sostanziale riduzione dell'inquinamento atmosferico e una efficace lotta contro la crisi climatica globale.

Questo carica una responsabilità unica sulla Commissione TRAN poiché il trasporto è il solo settore dell'economia dell'Unione Europea che non ha ridotto le proprie emissioni di CO₂ dal 1990.

Anche l'inquinamento correlato al trasporto, il numero degli incidenti stradali,



l'elevato livello di congestione e l'accelerazione del degrado delle infrastrutture stradali restano problemi persistenti che non migliorano come ci si sarebbe aspettato.

Il documento dell'UIRR sopra citato individua 13 misure politiche da attuare che sono assolutamente importanti al fine di supportare gli sviluppi di capacità e gli investimenti per dare impulso alla produttività del settore allo scopo di conseguire la necessaria crescita intermodale.

L'iniziativa <https://www.railfreightforward.eu/> prevede il raddoppio della quota di mercato del trasporto merci ferroviario nell'Unione Europea entro il 2030.

Occorrerà che il trasporto merci intermodale triplichi le proprie attuali prestazioni al fine di consentire il conseguimento di questa ambizione del trasporto merci ferroviario europeo.

Questa triplicazione dei volumi di trasporto merci intermodale comporterebbe una riduzione del 5% delle emissioni complessive di CO₂ del settore del trasporto dell'Unione Europea unitamente a sostanziali riduzioni dell'inquinamento atmosferico ed acustico, degli incidenti stradali e della congestione del traffico, così come la riduzione del degrado delle strade.

La Commissione TRAN del Parlamento Europeo, con Karima Delli in qualità di presidente rieletta, svolgerà un ruolo cardine per il conseguimento dei necessari cambiamenti normativi e politici nel campo dei trasporti europei.

La UIRR continuerà ad impegnarsi a lavorare con il Parlamento Europeo, il Consiglio Europeo dei governi degli stati membri e con la Commissione Europea.

Solo attraverso una costruttiva e coordinata collaborazione fra il settore ed i partner legislativi dell'Unione Europea si potrà sperare di conseguire l'intento condiviso di avere un trasporto merci ecologicamente sostenibile, meno inquinante e meno perturbante che offra i servizi efficienti e sicuri necessari a mantenere la competitività dell'economia europea.

(da: railfreight.com/uirr.com, 16 luglio 2019)

INDUSTRIA

SECONDO ALCUNI DIRIGENTI DEL SETTORE IL NUMERO TOTALE DEGLI SCRUBBER SARÀ LA COSA MIGLIORE PER GLI ACQUIRENTI DI DIESEL QUANDO GIUNGERÀ L'IMO 2020

Per i settori dell'autotrasporto e del trasporto che guardano all'avvio dell'IMO 2020 l'anno prossimo, i cui effetti cominceranno ad avvertirsi nel prossimo autunno, un'equazione fondamentale che dev'essere compresa è che ogni nave che installa uno scrubber (filtro depuratore) per rispettare la regolamentazione non ha bisogno di acquistare carburante che non provenga dal gruppo dei diesel.

Ogni scrubber riduce solo un po' il potenziale di aumento del prezzo del diesel.

Non sorprende che due dirigenti del settore degli scrubber, nel corso di un webinar ospitato dalla divisione trasporti della Deutsche Bank e presieduto da Amit Mehrotra, si siano dichiarati ottimisti riguardo al numero degli scrubber che saranno presenti nella flotta marittima mondiale quando l'IMO 2020 diventerà legge il prossimo 1° gennaio.

Nella sostanza, ecco cosa prevede l'IMO 2020: esso richiederà alle navi di tutto il mondo di consumare carburante con non più dello 0,5% di contenuto solforoso.

Il limite attuale per lo zolfo è del 3,5%.

Due delle principali modalità per sostituire lo HSFO (olio combustibile ad elevato contenuto di zolfo) sono o il consumo di MGO (gasolio marino), che è un prodotto diesel, o il consumo di una nuova famiglia di carburanti generalmente noti come VLSFO (olio combustibile a bassissimo contenuto di zolfo), che viene fortemente mescolato con un prodotto diesel intermedio denominato VGO (gasolio vacuo).

In entrambi i casi, la domanda che veniva rifornita dal "fondo del barile" verrebbe invece rifornita dalla metà del barile, il taglio che ora fornisce il diesel al settore dell'autotrasporto e delle ferrovie.

Nicholas Confuorto, presidente e responsabile operativo della CR Ocean Engineering, ha detto nel corso del webinar di aspettarsi che alla data del prossimo 1° gennaio il numero degli scrubber sulle navi sia di circa 4.000 in tutto il mondo.

Si tratterebbe di diverse centinaia di scrubber in più rispetto alla maggior parte delle previsioni effettuate durante il 2019.

Fra quello che finora è stato installato e quello che c'è nei registri delle ordinazioni il totale è adesso pari a circa 3.700.

“Penso che a gennaio potremmo vedere 4.000 navi con gli scrubber, cifra più alta rispetto alle stime” afferma Confuorto.

Egli ha citato una stima specifica pari a 3.675 scrubber.

Sebbene le attuali cifre “ufficiali” non parlino di 4.000 unità complessive, Confuorto sottolinea come non tutti i venditori riferiscano i propri numeri, “e così è per tali motivi che io penso che la cifra sarà più alta di quella indicata.

Ci sono tanti venditori cinesi che adesso sono entrati nel mercato e non vengono registrati nel totale” ha detto.

L'altro conduttore del webinar, Kevin Humphreys, direttore generale del



segmento vettori mercantili e gasiere alla Wärtsilä, nota che, mentre ci si aspetta che il numero delle navi dotate di scrubber corrisponda a grosso modo circa il 9-10% della flotta mondiale, un numero più significativo è quello del tonnellaggio.

Le navi con scrubber saranno piuttosto pari al 18-19% del tonnellaggio complessivo nel mercato e per estensione la medesima percentuale dell'attuale domanda di HSFO.

Alcuni dei venditori che sono arrivati nel mercato recentemente, secondo Confuorto, “fino a sei mesi fa non avevano nessuna idea di cosa fosse uno scrubber ed improvvisamente hanno deciso di iniziare a vendere scrubber”.

L'attività di depurazione dello zolfo (specificamente SO₂) dagli esausti non è complicata, aggiunge Confuorto; viene condotta da anni.

Humphrey afferma di essere in particolare preoccupato riguardo alla qualità dell'acciaio che viene utilizzato da alcuni dei nuovi arrivati nel settore.

Entrambi i relatori hanno affermato che i propri registri delle ordinazioni sono pieni e che lo sono sin dallo scorso autunno.

Ma se la crescita continuerà una volta passata l'attuale ondata di nuove costruzioni dipenderà principalmente da un fattore: il differenziale.

Il differenziale è il termine generico utilizzato per descrivere le relazioni fra i tre prodotti chiave che saranno usati per rispettare le regole dell'IMO 2020.

Quale sarà il differenziale fra HSFO e sia MGO che VLSFO? (quest'ultimo prodotto è particolarmente importante perché si tratta della famiglia di prodotti sulla quale le società petrolifere si sono concentrate nel portare avanti una nuova linea di carburanti conformi all'IMO 2020).

Una nave dotata di scrubber può continuare a consumare HSFO perché lo scrubber ridurrà il contenuto di zolfo nei gas esausti sino a meno del limite dello 0,5%.

Ma il differenziale fra esso e lo MGO ed il VLSFO è ampio abbastanza da giustificare il capitale per installare uno scrubber su una nave, o su un'intera flotta di navi?

Humphrey ha descritto la decisione di installare uno scrubber per lo più come un "gioco speculativo relativo al carburante".

I costi di installazione di un sistema di scrubber su una nave si sono abbassati da quando la sua società ha iniziato a commercializzarli nuovamente quando c'erano le riduzioni del contenuto di zolfo nei carburanti marini nelle fondamentali aree costiere note come ECAs (Aree di Controllo delle Emissioni).

La International Maritime Organization – cioè l'IMO dell'IMO 2020 – iniziò ad imporre la riduzione del livello di zolfo nelle ECAs sin dal 2015.

Ma sia Humphrey che Confuorto affermano che il prezzo di uno scrubber si è stabilizzato quest'anno.

Il(i) differenziale(i) determineranno i tempi di rimborso su quell'investimento, hanno dichiarato entrambi i relatori.

Confuorto afferma che il rimborso – definito come quando il capitale impiegato per l'installazione viene definitivamente compensato dalla capacità di acquistare HSFO più conveniente – è "talvolta di un anno, talvolta di due anni in base a questi prezzi.

Ci aspettiamo che una volta che questi prezzi siano entrati in gioco il periodo di rimborso sarà di un anno o meno".

Humphrey ha indicato un periodo di rimborso da due a tre anni ai livelli attuali.

Ma se il delta fra lo HSFO ed i carburanti alternativi dovesse ampliarsi in modo significativo, a suo dire il periodo di rimborso potrebbe calare a sei mesi.

Una relazione di mercato che non è stata menzionata nell'occasione, tuttavia, è che se la crescita degli scrubber dovesse impennarsi, significherebbe che molte

navi in più sarebbero in grado di acquistare HSFO e disdegnare le miscele a contenuto di zolfo inferiore.

Alla luce di questa tendenza, il differenziale si restringerebbe e l'economia dell'installazione degli scrubber non sarebbe così favorevole come quando è più ampio.

Il controllo del mercato è sempre presente in modo eccessivo in entrambi i casi.

L'installazione degli scrubber può essere effettuata in bacino di carenaggio o secondo una serie di fasi più complicata mentre la nave è in servizio, affermano sia Humphrey che Confuorto.

L'opzione del bacino di carenaggio consente l'installazione nel giro di pochi giorni ma tiene la nave fuori servizio.

L'opzione in servizio può richiedere due settimane ma consente alla nave di restare operativa.

Mehrotra ha chiesto se ci fossero alcuni aspetti della politica dell'IMO 2020 che non abbiano ricevuto molta attenzione.

Confuorto ha sottolineato un vantaggio ambientale che deriva dalla depurazione con filtri: la rimozione dei particolati.

Anche se l'IMO 2020 è rivolta alla rimozione dello zolfo, i particolati – minuscoli frammenti di materia presenti in tutte le emissioni – possono fare danni di gran lunga più gravi alla salute delle persone.

Anche nel caso che venga consumato lo 0,5% di zolfo nell'olio carburante, "esso presenta ancora particolati che risalgono e che sono pericolosi se non addirittura di più dello zolfo" afferma Confuorto.

La depurazione con filtri cattura i particolati così come lo zolfo e li scarica in mare se lo scrubber è del tipo di sistema "a circuito" che lo consente.

"Lo scrubber mette la polvere in acqua" afferma Confuorto, invece che nei polmoni della gente.

(da: hellenicshippingnews.com, 15 luglio 2019)

LOGISTICA

LA KUEHNE + NAGEL PUBBLICA "RISULTATI DI ALTO LIVELLO" IN UN AMBIENTE "DIFFICILE"

La KN (Kuehne + Nagel) ha pubblicato "risultati di alto livello" per la prima metà del 2019 con guadagni sia nei ricavi che nei profitti in uno scenario di ambiente di mercato "difficile" caratterizzato da significativi venti contrari nel trasporto merci aereo.

Il gruppo di spedizione di merci e logistica globale ha incrementato il proprio fatturato netto del 5,3% per 10,6 miliardi di franchi svizzeri, i profitti lordi del 5,5% per poco più di 4 miliardi di franchi svizzeri e l'EBIT (profitto operativo) del 2,0% per 511 milioni di franchi svizzeri rispetto ai primi sei mesi dell'anno scorso.

Gli utili sono stati in ribasso dell'1,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso per 384 milioni di franchi svizzeri.

La KN afferma che le proprie unità Trasporto Merci Marittimo e Trasporto Terrestre hanno continuato nello slancio di crescita che avevano mostrato nel primo trimestre di quest'anno.

Tuttavia, alla luce del deterioramento dell'ambiente di mercato, il trasporto merci aereo ha sperimentato un decremento dei volumi.

Quanto all'unità Logistica Contrattuale, la ristrutturazione è proceduta secondo i piani.

Guardando ai risultati più in particolare, la KN ha notato che il mercato del trasporto merci aereo globale "ha continuato ad essere sotto pressione nel contesto di un'economia caratterizzata da sempre maggiori barriere ai traffici".

A causa della stagnazione in alcuni settori industriali essenziali, i volumi di trasporto merci aereo del gruppo sono diminuiti del 5,8% per 813.000 tonnellate rispetto al medesimo periodo dell'anno scorso.

Tuttavia, è stata conseguita una crescita con soluzioni industriali relativi ai farmaceutici ed alle cure sanitarie, così come ai deperibili.

La Quick International Courier, che la KN ha acquisito verso la fine dello scorso anno ed è uno dei leader del mercato in servizi urgenti di trasporto e logistica

per i settori dei farmaceutici, delle cure sanitarie e del trasporto aereo, è stata integrata con successo, aggiunge la KN.

Con 174 milioni di franchi svizzeri l'EBIT è stato in calo del 4,4% rispetto alla prestazione da record dell'anno precedente.

L'unità Trasporto Merci Marittimo ha incrementato i propri volumi nella prima metà dell'anno del 4,5%, movimentando quasi 2,4 milioni di TEU.

Questo rispetto ad una crescita complessiva del mercato del 2,5%.

Il gruppo ha sottolineato come la strategia di crescita selettiva, il controllo efficace dei costi e l'attenzione al servizio alla clientela stiano dando risultati.

Anche la domanda di soluzioni di trasporto merci marittimo digitali ha mostrato sviluppi positivi.

L'EBIT si è incrementato dell'11,9% per 235 milioni di franchi svizzeri su base annua mentre la proporzione fra EBIT e profitti netti (al tasso di conversione) ha raggiunto "l'elevato livello da avanguardia nel settore" del 30,1%.

L'unità di Trasporto Terrestre della Kuehne + Nagel ha incrementato il fatturato netto del 3,3% ed i profitti lordi del 4,9%.

Sebbene la crescita in questo tipo di attività sia stata ben al di sopra di quella del mercato, ha rallentato nel secondo trimestre in linea con la tendenza prevalente.

I principali fattori di crescita in Europa sono stati la Germania e la Francia, mentre i grandi clienti si sono comportati bene in Nord America.

A causa della caduta dei prezzi del petrolio, le attività intermodali negli Stati Uniti e quelle dei trasporti eccezionali in Medio Oriente ed Africa hanno ristagnato.

Con una nuova piattaforma digitale di prenotazione, la Kuehne + Nagel ha ampliato la propria offerta terrestre in Asia.

Attuata inizialmente in Thailandia, la piattaforma sarà estesa gradualmente in tutto il Sud-Est asiatico.

L'EBIT è migliorato del 4,7% per 45 milioni di franchi svizzeri.



Tornando all'unità Logistica Contrattuale, la ristrutturazione è continuata nel corso del secondo trimestre.

Il fatturato netto si è incrementato del 4,4% ed i profitti netti del 2,7% su base annua.

Le nuove attività nel settore farmaceutico e delle cure sanitarie, così come in quello dell'esecuzione del commercio elettronico, hanno prodotto risultati positivi.

Ci si aspettano in futuro ulteriori guadagni in termini di efficienza sfruttando la messa in atto del sistema globale di gestione dei magazzini unitamente alla nuova tecnologia di raccolta già impiegata in oltre 100 magazzini.

L'EBIT è stato inferiore alle cifre dell'anno scorso per 57 milioni di franchi svizzeri.

Commentando le prestazioni della prima metà dell'anno, l'amministratore delegato della KN Detlef Trefzger ha dichiarato: "il gruppo Kuehne + Nagel ha conseguito un risultato di alto livello nella prima metà del 2019.

Ciò è stato dovuto alla coerente attuazione della nostra strategia in tutte le unità produttive".

Ha poi concluso: "Attualmente la nostra attenzione è concentrata sul far fronte ai notevoli cambiamenti delle condizioni di mercato del trasporto merci aereo e sulla continuazione delle nostre attività di ristrutturazione della logistica contrattuale.

Con le nostre iniziative per migliorare le nostre capacità tecnologiche diventeremo più efficienti dal punto di vista dei costi e miglioreremo il servizio alla clientela.

Siamo assolutamente pronti a far fronte con successo alle sfide poste da un mercato sempre più esigente".

(da: lloydsloadinglist.com, 23 luglio 2019)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA SPERIMENTAZIONE DEL POTENZIALE DELLA PRODUZIONE ADDITIVA

La produzione additiva, ovvero la stampa in 3D, ha il potenziale per trasformare la filiera distributiva degli equipaggiamenti marittimi.

Con l'adozione della tecnologia che consente la stampa di metalli, indispensabili pezzi di ricambio e componenti di sistema possono ora essere stampati a domanda in località di tutto il mondo, comprese le navi stesse.

Il risultato ne è la drastica riduzione dei tempi di consegna, dei costi, delle necessità di forza lavoro, dei requisiti inerenti alle scorte e di impatto ambientale (con meno logistica e meno sprechi), così come il completo sconvolgimento dei tradizionali modelli aziendali.

E questo solo per quanto attiene il lato dell'offerta.

L'impatto sulle capacità produttive è altrettanto radicale.

Improvvisamente le limitazioni dei processi tradizionali possono essere infrante, poiché le macchine danno vita a modelli progettuali in precedenza impossibili attraverso la precisa applicazione di strati su strati di metallo.

Per i capofila della produzione marittima come la Wärtsilä Moss AS (una divisione della Wärtsilä Marine Solutions) questo rappresenta uno speciale tipo di magia.

Potenziale unico

“Abbiamo inventato un nuovo modello progettuale che poteva essere realizzato solo con la fabbricazione additiva” spiegano.

“La geometria del pezzo e la complessità richiesta per la sua produzione, lo rendono troppo difficile e costoso da produrre utilizzando i metodi tradizionali.

Lo si poteva far divenire realtà solo con la produzione additiva”.

Lavorando con l'acciaio inossidabile ed utilizzando un processo di fabbricazione denominato fusione laser selettiva (noto anche come PBF ovvero fusione in letto di polvere) il gruppo di lavoro ed il suo fornitore selezionato – in partenariato con l'Università della Norvegia Sud-Orientale – hanno realizzato un ugello unico

che teoricamente è in grado di migliorare la regolazione e le prestazioni del diffusore rispetto a qualsiasi altra cosa presente sul mercato.

Tuttavia, la valutazione iniziale della qualità ha individuato un'anomalia.

Un'anomalia che nessuno – nemmeno la Wärtsilä Moss AS, fornitore di produzione additiva dell'università – poteva spiegare.

“Più o meno a metà del processo di stampa PBF si è verificato uno spostamento che ha causato un piccolo ma evidente scostamento, ovvero una cresta, sull'ugello”, rivela Odd Ivar Lindløv, direttore generale ricerca e sviluppo della Wärtsilä Moss AS, che aggiunge: “Era di soli 0,375 mm, ma non ce lo aspettavamo.



La complessa geometria dell'ugello per gas inerti (al centro), che si inserisce nella capsula (a sinistra; entrambe le parti assemblate a destra) può essere prodotta solo utilizzando la Fusione Laser Selettiva, un processo di produzione additiva.

La nostra domanda era: questa cosa che conseguenze avrà sull'integrità del materiale e sull'operatività del pezzo stesso?

E non siamo stati capaci di rispondere; pertanto, avevamo bisogno di qualcuno che potesse farlo.

Ecco perché ci siamo rivolti alla DNV GL”.

Visione in 3D

Ramesh Babu Govindaraj, specialista principale per i materiali, fa parte di un gruppo di lavoro della GNV DL che indaga il potenziale della stampa in 3D sin dal 2016.

Questo lavoro ha riguardato l'avvio di un certo numero di JDP, studi pilota, documenti relativi all'innovazione e, a novembre del 2017, l'introduzione delle prime linee guida per la classificazione dalla DNV GL in ordine all'approvazione dei prodotti stampati in 3D (linea guida della classe DNVGL-CG-0197).

A luglio del 2018 quanto sopra è stato seguito dal programma di classe per l'Approvazione della Produzione (DNVGL-CP-0267) per la produzione additiva, che da allora la DNV GL ha incluso fra i processi accettati per le navi e le operazioni al largo (analogamente a quanto avviene per la laminazione, la colata e la forgiatura) nella regola per le navi DNVGL-RU-SHIP Pt 2 Ch 1 e dello standard offshore DNVGL-OS-B101.

Govindaraj considera il ruolo della DNV GL come quello di facilitatore per il settore, dato che aiuta i clienti a comprendere il potenziale e a rendersi conto del valore della produzione additiva, nel mentre supporta, certifica e, in questo caso, assicura una valutazione esperta e prova i servizi per una nuova generazione di parti stampate.

"La produzione additiva è una disciplina entusiasmante ma nuova – specialmente per quanto concerne i metalli – cosicché prudenza, pazienza e perizia sono i prerequisiti per i progetti" commenta.

"I nuovi processi, prodotti e modelli progettuali introducono altresì nuove possibilità perché le cose vadano storte e ci occorre tempo per capire come queste "modalità di insuccesso" impattino sull'integrità di materiali e parti.

L'ugello del combustibile della Wärtsilä ha fornito un esempio significativo".

Standard restrittivi

Visto dall'esterno, lo "scostamento" degli ugelli del combustibile stampati è stato per lo più irrilevante, poiché ci si è potuto servire della sgrossatura per realizzare una superficie piatta.

Tuttavia, se il flusso d'aria all'interno venisse compromesso dalla cresta che ne deriva, o se la parte stessa ne fosse indebolita, le potenziali conseguenze potrebbero essere serie.

Il laboratorio della DNV GL di Høvik ha esperienza nell'indagine sugli insuccessi e riguardo alla tecnologia dei materiali sia per il marittimo che per il petrolio ed il gas.

Qui, guidata dall'ingegner Ole-Bjørn Ellingsen Moe, una squadra di esperti metallurgici ha condotto un approfondito programma di collaudo, comprese le valutazioni microstrutturali, le misurazioni della durezza, sperimentazioni penetranti e le radiografie.

“Poiché vi sono componenti critiche, fabbricate e progettate con nuove modalità, il livello di vaglio richiesto è eccezionale” nota Govindaraj.

“Questo grado di sperimentazione è mirato a fornire una completa conoscenza ed un’assicurazione totale, aiutando i nostri clienti a navigare in un paesaggio produttivo poco familiare.

E noi, molto semplicemente, siamo qui per aiutarli”.

Gli esami approfonditi hanno prodotto una conclusione positiva per il gruppo di lavoro della Wärtsilä.

Le proprietà fisiche dell’ugello non sono state segnate in modo significativo dallo scostamento, mentre il decisivo flusso d’aria interno non è stato disturbato.

“Riassumendo” afferma Govindaraj con un sorriso “l’ugello è adatto allo scopo”.

La strada verso il progresso

Lindløv ed il suo gruppo di lavoro stanno ora conducendo i primi test sulle navi con il loro innovativo ugello fabbricato in produzione additiva e sperano di riuscire ad introdurlo nel mercato in futuro.

“Sono convinto che la produzione additiva avrà un importante impatto sulle modalità delle nostre attività” nota Lindløv “sbloccando l’innovazione, aumentando il valore e procurando tangibili vantaggi ai nostri clienti, alla nostra organizzazione ed al nostro settore.

Questo ugello è solo un primo passo, sebbene sia importante, ed io non vedo l’ora di constatare dove possiamo arrivare partendo da qui”.

Il suo consiglio per altri che stiano valutando l’adozione della stampa in 3D è semplice: “Saltateci dentro” afferma “il potenziale è enorme... ma assicuratevi di trovare i partner giusti con cui lavorare.

Tutti quanti abbiamo bisogno dell’aiuto di gente esperta quando proviamo cose nuove e questo è certamente vero per la produzione additiva”.

(da: hellenicshippingnews.com, 11 luglio 2019)

STUDI E RICERCHE

SECONDO LA DREWRY L'ASIA-MEDITERRANEO È UNA DIRETTRICE DI TRAFFICO CONTAINERIZZATA "IN FASE DI RIPRESA"

La direttrice di traffico Asia-Mediterraneo, spesso messa in ombra dalla maggiore rotta Asia-Nord Europa, finora quest'anno ha dimostrato di essere leggermente più solida.

Secondo le *CTS (Container Trade Statistics)* i carichi in direzione ovest dall'Asia al Mediterraneo occidentale (Nord Africa compresa) sono cresciuti del 5,9% su base annua alla fine di maggio.

Inoltre, afferma la Drewry, i traffici "indolenti" dall'Asia al Mediterraneo orientale hanno finalmente mostrato "intenzioni positive, dopo un prolungato periodo di contrazione", poiché la regione si è ripresa sino a far registrare una crescita dello 0,6% dei traffici più redditizi nei primi cinque mesi dell'anno, rispetto ad un declino dell'1,5% nei volumi del 2018.

Complessivamente, i traffici più redditizi dall'Asia al Mediterraneo sono cresciuti del 3,1% nel periodo in questione rispetto alla debole espansione dello 0,6% vista l'anno precedente.

Afferma la Drewry: "I traffici containerizzati dall'Asia al Mediterraneo sembrano



avere avuto un rialzo dato che la Cina reindirizza un numero maggiore di esportazioni alla volta di altri mercati per compensare il calo dei traffici alla volta degli Stati Uniti".

Essa aggiunge che gran parte della crescita è derivata da un incremento delle importazioni spagnole, che come suggerisce hanno ricevuto "impulso da una notevole escursione dei salari minimi del paese all'inizio dell'anno".

Infatti, dopo essere stata devastata dalla recessione in seguito alla crisi finanziaria globale del 2008/09, che aveva comportato livelli di disoccupazione superiori al 25% e la spinta alla disoccupazione giovanile sino ad un orribile 40%,

l'economia spagnola è una delle poche luci brillanti nella regione economica europea.

E, in risposta ai positivi dati economici, la Banca di Spagna ha innalzato la propria previsione di crescita annua dal 2,2% al 2,4% che si confronta con la fiacca più ampia attesa di espansione europea di appena l'1,4%.

Tuttavia, sebbene la Drewry abbia detto che i dati delle CTS sono stati "incoraggianti", ha peraltro aggiunto come sia improbabile che la crescita nei traffici più redditizi Asia-Mediterraneo nel resto dell'anno "sia veloce".

La ditta di consulenze sostiene che la ragione principale di questo cauto atteggiamento è stata la tuttora fragile natura dell'economia turca, il maggiore importatore di merci asiatiche nella regione, che a suo dire sta ancora subendo l'impatto della sua crisi valutaria dell'anno scorso.

Dal lato dell'offerta, secondo la Drewry la capacità in direzione ovest nei primi sei mesi dell'anno è rimasta al di sotto del livello del medesimo periodo del 2018, cosa che essa ha attribuito alla sospensione del circuito ZMP della Zim che ha controbilanciato il potenziamento di tre servizi di alleanza.

La Drewry nota che il livello di utilizzazione delle navi in direzione ovest a maggio si era ripreso sino a circa il 90%, rispetto ad una media dell'85% nel secondo trimestre e che l'eccedenza di capacità aveva agito da freno sulle tariffe containerizzate a pronti in maniera simile alla situazione relativa al Nord Europa.

Secondo la lettura di venerdì dello SCFI (Shanghai Containerized Freight Index) le tariffe a pronti per il Mediterraneo erano attestate a 695 dollari per TEU, rispetto a 672 dollari per TEU della rotta del Nord Europa.

E, in parallelo con la difficile situazione dei vettori del Nord Europa, le tariffe relative alla rotta sono sprofondate di circa il 30% dall'inizio dell'anno e restano grosso modo del 20% più basse rispetto allo stesso periodo di un anno fa.

Sebbene l'Asia-Mediterraneo sia un traffico "in fase di ripresa", a detta della Drewry ci si aspetta che la crescita nel corso del resto dell'anno sia "relativamente modesta".

Nondimeno, i vettori potrebbero trovare che una "modesta espansione" sia un risultato soddisfacente, rispetto a qualche altra propria attività nella regione.

(da: theloadstar.com, 22 luglio 2019)

TECNOLOGIA INFORMATICA

DISPOSITIVI INTELLIGENTI PER TRASFORMARE L'UTILITÀ ED IL VALORE DELLE RISORSE CONTAINERIZZATE DEL TRASPORTO MARITTIMO

Secondo l'ultimo rapporto *Container Census & Leasing Annual Review & Forecast 2019/20* della Drewry, i dispositivi intelligenti hanno il potenziale per trasformare radicalmente l'utilità ed il valore delle risorse di equipaggiamento del trasporto marittimo.

I contenitori intelligenti si sono incrementati di molto in uno spazio di tempo assai ridotto e ci si aspetta che il ritmo di adozione acceleri nel corso dei prossimi cinque anni.

Un container diventa "intelligente" quando viene dotato di un dispositivo telematico che assicura la localizzazione ed il monitoraggio in tempo reale, consentendo agli operatori di incrementare i tempi di rotazione dei loro equipaggiamenti containerizzati e pertanto la loro utilizzazione.

Esso consente altresì ai BCO (proprietari del carico beneficiari) di comprendere l'ubicazione e lo stato del proprio carico affinché possano controllare meglio le proprie filiere distributive.

"C'è un certo numero di fattori che inducono questa crescita del mercato, incluse le richieste in aumento di una maggiore trasparenza e sicurezza in tutte le filiere di valore del trasporto" afferma il direttore dei prodotti di ricerca della Drewry Martin Dixon.

"Nel contempo, nel trasporto marittimo c'è la domanda di conoscere l'ubicazione del contenitore e soprattutto lo stato del contenitore e le condizioni del carico al suo interno".

La Drewry stima che alla fine del 2018 circa il 2,5% della flotta globale di equipaggiamento containerizzato era stata dotata di dispositivi di tecnologia intelligente.

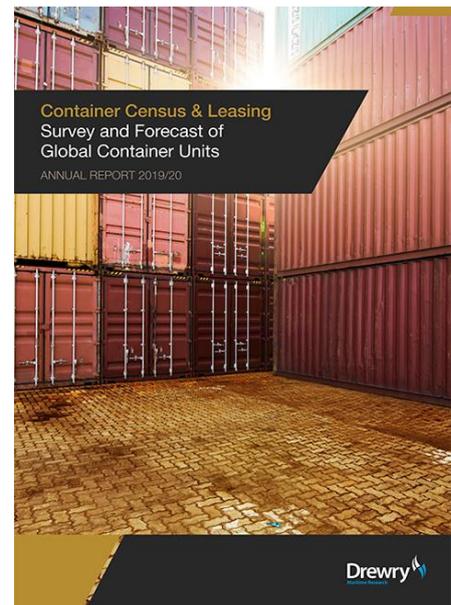
Tuttavia, la diffusione varia notevolmente a seconda del tipo di equipaggiamento, con una penetrazione già forte nei contenitori intermodali e reefer ma molto inferiore nel settore dei container per carichi secchi.

La Drewry prevede che il numero di contenitori intelligenti nella flotta mondiale si triplicherà nei cinque anni da qui al 2023 sino a toccare oltre 2 milioni di unità, che rappresentano quasi il 6,5% delle scorte di contenitori in tutto il mondo.

Man mano che l'innovazione tecnologica abbasserà il costo dei dispositivi e migliorerà il loro valore per i BCO, ci si aspetta che la loro diffusione acceleri.

Alcuni produttori e noleggiatori di equipaggiamenti dispongono già di programmi per la fornitura di equipaggiamenti pronti all'uso dotati di dispositivi e ci si aspetta che tale pratiche si diffondano fra gli altri soggetti del settore.

La diffusione presso i secondi è significativa poiché il settore del noleggio continua ad essere all'avanguardia per quanto riguarda l'investimento e la proprietà di equipaggiamento containerizzato, controllando adesso comodamente più della metà della flotta, e ci aspetta che estendano la propria quota oltre il 55% entro il 2023.



Nel contempo le tariffe di noleggio dell'equipaggiamento containerizzato si sono indebolite nel corso dei primi sei mesi dell'anno in seguito ai due anni di ripresa rispetto agli abissi del mercato nel 2016.

Ma esse hanno ancora tanta strada da fare se vogliono tornare ai rendimenti visti nella prima parte di questo decennio, quando i noleggi giornalieri a lungo termine per i 40 piedi high-cube erano superiori a 1,50 dollari, rispetto ad 1 dollaro circa di adesso.

“Ci aspettiamo che le tariffe di noleggio tornino all'antico a breve termine in base al rallentamento della crescita nei traffici globali e quindi alla domanda di equipaggiamenti containerizzati.

Tuttavia, dato che anche i prezzi delle nuove costruzioni sono in calo, ci si aspetta che i rendimenti rispetto agli investimenti restino stabili” aggiunge Dixon.

(da: hellenicshippingnews.com, 24 luglio 2019)

REEFER

LA MAERSK APRE NUOVE POSSIBILITÀ NEL TRASPORTO MARITTIMO DI MERCI DEPERIBILI

La Maersk, integratore globale di logistica containerizzata, ha completato la sua prima riuscita spedizione di manghi dal Nhava Sheva di Mumbai a Felixstowe, nei pressi di Londra.

L'esportatore, Bombay Exports, ha inviato 21 tonnellate di manghi Kesar e Badami nel corso di un periodo di tre settimane mediante i contenitori reefer della Maersk che utilizzano la tecnologia avanzata RCM (Remote Container Management)².

Il CA (Controlled Atmosphere) è una delle offerte che contribuiscono ad estendere la conservabilità della frutta e verdura deperibile rallentandone il processo di maturazione³

Con questa innovativa offerta, la Maersk ha aperto nuove possibilità in ordine al trasporto marittimo di merci deperibili che altrimenti richiederebbero le più rapide e però più costose soluzioni del trasporto merci aereo.

I manghi attirano una forte domanda ed un buon prezzo nei mercati europei.

La Maersk è intervenuta per far sì che ci sia un traffico ininterrotto e senza soluzione di continuità supportando questa spedizione via mare in confronto a quella per via aerea che rappresenta la norma nel settore.

Il costo del trasporto merci aereo si è incrementato del 25-30% nello scorso mese di aprile in seguito alla stagnazione dei voli cargo.

Inoltre, poiché il trasporto marittimo ha una durata più lunga rispetto a quello aereo, lo RCM contribuisce a sostenere la qualità del prodotto mediante l'estensione della sua conservabilità.

² Lo RCM (Remote Container Management) sfrutta la tecnologia della filiera del freddo allo scopo di realizzare la completa visibilità delle condizioni del carico refrigerato nel corso del viaggio.

³ Il container CA (Controlled Atmosphere) è un tipo di contenitore per filiera del freddo che incrementa il ciclo vitale e preserva la qualità del carico reefer, specialmente per quanto attiene frutta e verdura.

Per questo progetto. Il contenitore CA presenta ossigeno ed anidride carbonica fissati a livelli specifici per riuscire ad estendere il ciclo vitale.

La Maersk è impegnata a consentire i traffici nel segmento reefer.

Con la riuscita spedizione dei manghi dall'India al Regno Unito, la Maersk si è affermata quale partner esperto in logistica per mezzo del Controlled Atmosphere che offre e contribuisce all'incremento delle esportazioni del paese in relazione ai carichi deperibili.

Commentando questo successo, Steve Felder, direttore generale della Maersk Asia Meridionale, afferma: "Con le difficoltà nel trasporto merci aereo nell'attuale scenario, approssimativamente 200 tonnellate metriche di esportazioni di frutta ed altri deperibili vengono compromesse ogni settimana, comportando un'enorme perdita di prodotto.

Inoltre, una forte domanda di manghi nei mercati europei ci ha fornito l'occasione di sfruttare la nostra tecnologia superiore in ordine alla preservazione dei carichi refrigerati.



Attraverso questa spedizione, siamo altresì in grado di rafforzare le nostre relazioni con gli enti governativi, compresa la APEDA (Agricultural & Processed Food Products Export Development Authority).

Riteniamo che questo riuscito progetto aprirà ulteriormente le porte ai traffici di un numero maggiore di derrate di alta qualità".

Contenti della riuscita consegna, Anand e Pritesh Shejwal, direttori generali della citata Bombay Exports, dichiarano: "La Maersk, con le sue soluzioni complete per la filiera distributiva specialmente nel segmento reefer, è sempre stata un partner di fiducia per noi.

Con le offerte RCM e CA della Mark che assicura un ambiente controllato per i prodotti, confidiamo di attuare questa spedizione poiché essa ci fornisce la completa visibilità durante il viaggio fino a quando non viene effettuata la consegna al nostro cliente.

Avendo ricevuto un riscontro egualmente positivo dall'importatore, questa prova ci incoraggia a portare avanti ulteriori opportunità di questo tipo nei traffici reefer".

Con 700 FEU esportati annualmente attraverso la Maersk, la Bombay Exports è uno dei maggiori esportatori di contenitori refrigerati dall'India per la compagnia di navigazione.

L'importatore, la Ahmed Exotic Ltd., era soddisfatto di avere ricevuto la consegna nelle corrette condizioni.

(da: hellenicshippingnews.com, 17 luglio 2019)

IN CALENDARIO

- 28-30/08/19 Jakarta Inamarine 2019
- 10-10/09/19 Londra 12th Annual Shipping & Marine Services Forum
- 11-13/09/19 Amburgo Seatrade Europe Cruise & River Cruise Convention
- 11-13/09/19 Amburgo MARINE INTERIORS Cruise & Ferry Global Expo
- 19-24/09/19 Genova 59° Salone Nautico
- 23-25/09/19 Doha Ports & Maritime Evolution, Rail & Logistics Evolution,
Road & Logistics Evolution Qatar Assembly & Expo
- 23-24/09/19 Roma AIIT 2nd International Congress on transport
infrastructure and systems in a changing world
- 03-05/10/19 Piacenza GIS 2019 - Giornate italiane del sollevamento dei
trasporti eccezionali
- 06-09/10/19 Limassol 16th "Maritime Cyprus 2019" Conference
- 15-18/10/19 Oslo 15th GreenPort Congress and Cruise 2019
- 15-15/10/19 New York 11th Annual New York Maritime Forum
- 21-21/10/19 Atlantis The Maritime Standard Awards 2019
- 22-22/10/19 Atlantis The Maritime Standard Tanker Conference 2019
- 23-23/10/19 Parma Logisticamente On Food
- 06-06/11/19 Abu Dhabi The Maritime Standard Ship Finance and Trade
Conference 2019
- 27-28/11/19 Madrid International Cruise Summit 2019
- 03-05/12/19 Pordenone Navaltech 2019 - Marine Technologies Expo
- 04-05/12/19 Barcellona Cruise Ship Interiors Expo

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.