

Notiziario

15 Settembre 2017

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXV
Numero del 15 settembre 2017

NOTIZIE C.I.S.CO.

LA MAERSK ADERISCE AL DATABASE PER I CONTAINER BOXTECH DEL BIC Pag. 3

PORTI

I VOLUMI DEI CARICHI MOVIMENTATI NEI PORTI UCRAINI NEI PRIMI SEI MESI
DEL 2017 SONO AUMENTATI DEL 5% " 6

TRASPORTO MARITTIMO

TRASPORTO MARITTIMO DI CONTENITORI: UNA CONSISTENTE CRESCITA DELLA DOMANDA
RIDUCE L'INSTABILITÀ DELLE TARIFFE A PRONTI " 9

TRASPORTO FERROVIARIO

CONTENITORI FERMI NEL PORTO DI ROTTERDAM A CAUSA DELL'INTERRUZIONE
DELLA LINEA FERROVIARIA IN GERMANIA " 15

TRASPORTO STRADALE

PROVE DI MARCIA IN CONVOGLIO NEL REGNO UNITO " 18

TRASPORTO INTERMODALE

I TRAFFICI INTERMODALI DELLA RZD LOGISTICS CRESCONO NELLA PRIMA METÀ DELL'ANNO " 21

TRASPORTI ED AMBIENTE

PROGRESSI NEL CAMPO DEI CARBURANTI ALTERNATIVI " 23

LEGISLAZIONE

L'UNIONE EUROPEA SVELA LA PROPRIA VISIONE DI UN'ERA NUOVA ED AUTONOMA
NELLA STORIA DEL TRASPORTO MARITTIMO " 29

PROGRESSO E TECNOLOGIA

INIZIATIVA PILOTA DI SUCCESSO CON CATENA DI BLOCCHI " 32

STUDI E RICERCHE

LE NAVI PORTACONTAINER HANNO RIDOTTO LE EMISSIONI DEL 2,4% NEL CORSO DEL 2016 Pag. 35

REEFER

LA SCHENKER RAFFORZA I SERVIZI IN CINA ALLA LUCE DELL'IMPENNATA
DELLA DOMANDA DI ALIMENTARI FRESCHI " 37

IN CALENDARIO " 40

15 settembre 2017

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

NOTIZIE C.I.S.CO.

LA MAERSK ADERISCE AL DATABASE PER I CONTAINER BOXTECH DEL BIC

La compagnia di navigazione containerizzata globale Maersk Line ha caricato i dettagli tecnici della propria intera flotta containerizzata nel BoxTech, il database in rapida crescita fornito del BIC (Bureau International des Containers).

A seguito del caricamento, il database BoxTech adesso detiene i particolari di oltre 7,5 milioni di contenitori marittimi, approssimativamente il 30% della flotta containerizzata mondiale.

Lanciato a luglio del 2016, il BoxTech Technical Characteristics Database senza fini di lucro ha aiutato centinaia di caricatori, spedizionieri, terminal ed altri soggetti a digitalizzare molte delle loro operazioni.



**MAERSK
LINE**

Con più di 1.000 utenti complessivi, il database è utilizzato per ottenere i pesi e le dimensioni dei contenitori e presto offrirà funzioni aggiuntive come lo stato e le segnalazioni di recupero.

Il sistema agevolmente integrato ed automatizzato consente un flusso senza soluzioni di continuità di informazioni sui container fra i diversi soggetti in tutta la filiera distributiva, incrementando l'efficienza e riducendo i compiti manuali.

La Maersk Line è una delle ultime società ad averne tratto vantaggio, in seguito al caricamento della sua intera flotta containerizzata mondiale.

“Ci adoperiamo per semplificare e creare trasparenza in tutte le filiere distributive dei nostri clienti.

Questa piattaforma digitale procura ai nostri clienti un aiuto per conformarsi alla normativa del settore.

A sua volta, l'accesso a dati precisi in ordine al peso dei contenitori carichi supporterà il nostro percorso verso un incremento della sicurezza della flotta”

afferma Ingrid Uppelschoten-Snelderwaard, responsabile equipaggiamenti della Maersk Line.

Douglas Owen, segretario generale della BIC, commenta: "Siamo felici che la Maersk Line abbia caricato la propria flotta a supporto del BoxTech e confidiamo che i loro clienti e partner commerciali siano ugualmente contenti.

Il potenziamento della visibilità e l'automazione dell'accesso ai dati migliora l'incolumità personale e la sicurezza e significa altresì vantaggi in termini di efficienza e risparmi sui costi in tutta la filiera distributiva".

L'iscrizione al BoxTech è veloce e semplice ed il file iniziale circa i dettagli tecnici della flotta containerizzata è facilmente caricabile utilizzando un modulo CSV.

I successivi caricamenti dei dati possono essere automatizzati mediante interfaccia di programmazione delle applicazioni, risparmiando tempo ed incrementando la digitalizzazione.



**Technical
Characteristics
Database**

Le interfaccia di programmazione delle applicazioni possono essere adoperate anche per effettuare interrogazioni al database, consentendo l'integrazione senza soluzione di continuità direttamente nei sistemi dei necessari dettagli inerenti ai container.

Il database è in continuo sviluppo ed evoluzione al fine di meglio soddisfare le esigenze di dati del settore marittimo.

"Dato che 2 dei 3 principali vettori globali e 2 delle 4 principali società di leasing adesso hanno caricato le proprie flotte nel Boxtech, i caricatori stanno iniziando a sperimentare quanto possa essere vantaggioso un database come questo" aggiunge Douglas Owen.

"Ogni momento vengono caricate altre flotte e più ci avviciniamo all'intera flotta globale, più il settore trae vantaggio dal Boxtech".

Per iscriversi al BoxTech Technical Characteristics Database o per ulteriori informazioni, si può consultare il sito www.bic-boxtech.org.

Il BIC tratterà inoltre degli ultimi sviluppi del Boxtech in occasione della riunione della IMO CCC (sottocommissione trasporto carichi e contenitori della International Maritime Organization) dall'11 al 15 settembre e ne parlerà ai visitatori della conferenza *JOC Container Trade Europe* che si svolgerà ad Amburgo dal 18 al 20 settembre.

Il BIC supporta il settore internazionale dei contenitori con molteplici database di registrazioni e gestisce il BoxTech Technical Characteristics Database per il settore senza scopo di lucro.

Per ulteriori informazioni sul BIC, si può consultare il sito www.bic-code.org.

(da: hellenicshippingnews.com/bi-code.org, 14 settembre 2017)

PORTI

I VOLUMI DEI CARICHI MOVIMENTATI NEI PORTI UCRAINI NEI PRIMI SEI MESI DEL 2017 SONO AUMENTATI DEL 5%

Da gennaio a giugno del 2017 la movimentazione dei carichi negli scali marittimi dell'Ucraina è ammontata a 66,3 milioni di tonnellate: questa cifra è più alta del 5% rispetto a quella dello stesso periodo del 2016.

Questo è ciò che si evince dai dati operativi della USPA (Autorità dei Porti Marittimi dell'Ucraina).

Il trasbordo dei carichi in esportazione presso i porti marittimi dell'Ucraina è ammontato a 50,9 milioni di tonnellate (con un incremento del 5,4% rispetto ai simili indicatori nel 2016), mentre quelli in importazione sono stati dell'ordine di 9,4 milioni di tonnellate (con un incremento del 17,6% rispetto ai dati del 2016).

La struttura delle esportazioni da sempre mostra un incremento del trasbordo di prodotti del settore agricolo.

Si tratta di cereali per 19,6 milioni di tonnellate (+20%) e di oli vegetali per 2,9 milioni di tonnellate (+33,8%).

Gli indicatori del trasbordo di prodotti della MMC Ucraina si sono ridotti: così, il trasbordo dei prodotti metallici è ammontato a 7 milioni di tonnellate (-15%) mentre quello dei carichi di minerali grezzi è stato nell'ordine degli 11,6 milioni di tonnellate (-8,6%).

Il maggiore incremento strutturale delle importazioni è mostrato dal carbone, il trasbordo del quale è ammontato a 2,6 milioni di tonnellate (+41,5%).

Questa è una prospettiva ed una direzione strategica, poiché è collegata all'assicurazione dell'indipendenza energetica del paese.

Inoltre, si può notare la positiva dinamica della crescita dei prodotti petroliferi in importazione, che è la conseguenza del conseguimento degli accordi intergovernativi con l'Iran e l'Azerbaijan.

Il trasbordo dei carichi in transito è ammontato a 5,3 milioni di tonnellate, che costituisce l'1,9% in più rispetto all'anno precedente e rappresenta l'8% circa dei volumi complessivi dei carichi movimentati.

Le tariffe di trasbordo del carbone in transito sono aumentate quasi del doppio, a causa dell'attrazione dei traffici di merci nello scalo marittimo di Yuzhny.

Il trasferimento degli altri tipi di carico resta al livello del 2016.

I transiti di cabotaggio sono ammontati a 0,6 milioni di tonnellate, vale a dire il 61,4% in meno in confronto allo stesso periodo del 2016.

La ragione principale della riduzione del livello di questo indicatore consiste nel dirottamento dei carichi di minerali grezzi alla ferrovia in conseguenza della ripresa dei lavori presso il sito "Kamish-Zorya – Volnovaha".

I seguenti porti hanno mostrato i maggiori volumi relativi alla movimentazione



di carichi: porto di Yuzhny – 22,1 milioni di tonnellate (+7,3% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso); Odessa – 12,3 milioni di tonnellate (+5,6%); Nikolaev – 11,4 milioni di tonnellate (+6,3%).

Il maggiore incremento è stato registrato nello scalo marittimo di

stivaggio "Olvia", il cui totale ammonta al 35,2% per volumi complessivi pari a 3,4 milioni di tonnellate.

È stata notata una crescita del trasbordo per quasi tutti i tipi di carichi.

I volumi complessivi della movimentazione dei carichi alla rinfusa si sono incrementati dell'11,4%, ammontando a 5,7 milioni di tonnellate.

I volumi complessivi dei carichi secchi sono stati dell'ordine di 47,6 tonnellate, con un aumento dell'8,1% rispetto alle cifre dell'anno scorso per il medesimo periodo.

Il trasbordo dei contenitori è ammontati a 300.000 TEU, che costituisce un aumento del 6,2% rispetto all'anno precedente.

Le movimentazioni di contenitori in esportazione sono state pari a 132.900 TEU (+4,4%), quelle dei contenitori in importazione sono state pari a 149.200 TEU (+4,9%), quelle dei contenitori in transito sono state pari a 17.800 TEU (+38,9%) e quelle dei contenitori di cabotaggio sono state pari a 800 TEU (-17,6%).

Nel corso del periodo di riferimento, gli scali marittimi dell'Ucraina hanno lavorato 5.672 navi, vale a dire 455 unità ovvero il 7,4% in meno rispetto allo stesso periodo del 2016.

“Comunichiamo la stabile crescita dei volumi dei carichi movimentati negli scali marittimi dall'inizio del 2017.

Vi contribuiscono molti fattori, in particolare l'incremento delle esportazioni di cereali e le importazioni di carbone.

Tuttavia, abbiamo in programma il miglioramento dei tassi di trasbordo mediante il varo di nuovi progetti di investimento, sviluppo e costruzione di nuove infrastrutture portuali, il dragaggio e la revisione degli oneri portuali.

Ci aspettiamo che tali misure possano contribuire ad una dinamica di crescita ancora maggiore” afferma Raivis Veckagans, responsabile della USPA.

Le informazioni relative alla panoramica completa del giro d'affari inerente ai carichi per questo periodo riguardo alla tipologia dei carichi, dei porti eccetera possono essere reperiti consultando il sito: <http://www.uspa.gov.ua/en/performance>.

(da: uspa.gov.ua, 18 agosto 2017)

TRASPORTO MARITTIMO

TRASPORTO MARITTIMO DI CONTENITORI: UNA CONSISTENTE CRESCITA DELLA DOMANDA RIDUCE L'INSTABILITÀ DELLE TARIFFE A PRONTI

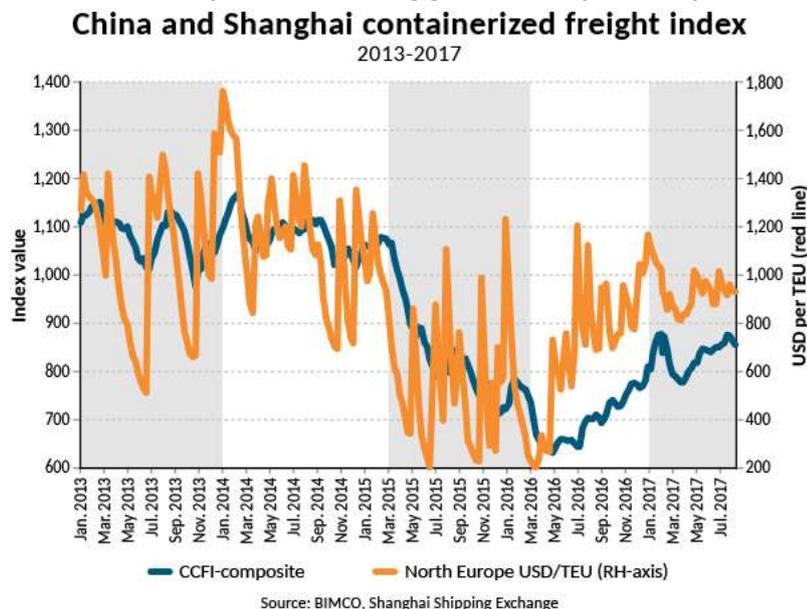
La domanda

Poiché le tariffe di nolo stanno tornando su dagli abissi, la loro attuale risalita sembra essere ingigantita al di là delle loro effettive prestazioni.

Alcune tariffe di nolo a pronti per contenitori sono in aumento di oltre il 100% rispetto al loro livello assai basso dell'anno scorso, ma ora potrebbero ancora essere ad un livello che comporta perdite e pertanto le tariffe a pronti non rappresentano il migliore indicatore della redditività del mercato.

Il CCFI (China Containerized Freight Index) dall'ampia portata offre un'indicazione valida ed alternativa.

Il CCFI composto ha raggiunto il punto più basso di sempre a 632,36 il 29 aprile 2016.



L'11 agosto 2017 è tornato a 856,5 ed ora, confrontando la crescita su base annua, il CCFI è in aumento del 20,7% rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente.

Per contro, le tariffe a pronti da Shanghai all'Europa settentrionale sono in aumento del 64% nel periodo intermedio.

Le tariffe a pronti per i contenitori diretti negli Stati Uniti sono andate su del 45-50% nel corso dello stesso periodo.

Non sono state solo le tariffe di nolo ad essere aumentate quest'anno.

Le tariffe di noleggio sono uscite dalla crisi e sono aumentate bruscamente nei primi quattro mesi del 2017, solo per poi scivolare nuovamente in basso, ma nel corso di giugno e luglio la maggior parte della caduta è stata recuperata.

L'estrema instabilità degli anni precedenti si è ridotta per le tariffe a pronti nella direttrice di traffico Shanghai-Nord Europa.

Si tratta di un segnale di miglioramento della domanda e di condizioni di mercato migliori dal quarto trimestre del 2016.

Il miglioramento delle tariffe di nolo è giunto sulla scorta di una forte crescita della domanda nel corso della prima metà del 2017.

Unitamente alla stabile crescita della flotta nell'ordine dell'1,8% il fondamentale equilibrio è migliorato notevolmente.

La domanda globale di trasporto marittimo containerizzato è cresciuta del 5% nel primo trimestre del 2017 rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (fonte: CTS).

Dal lato dei fondamentali traffici di andata dall'Estremo Oriente verso sia l'Europa che il Nord America, la domanda è cresciuta rapidamente rispettivamente del 5,2% e del 10,0% (fonte: CTS).

I dati della BIMCO in ordine ai contenitori carichi in entrata nella Costa Occidentale degli Stati Uniti parlano di un aumento del 5,4%, mentre quello relativo alla Costa Orientale è del 10,6%.

I porti di importazione dalla crescita più rapida sulla Costa Orientale sono stati quelli di Houston (+26%) e Savannah (+13%).

Mentre il porto principale – PANYNJ (Port of New York and New Jersey) – è cresciuto solo del 5,5% a causa delle importazioni molto deboli a febbraio e marzo.

La crescita nei traffici primari di andata è decisiva, dal momento che essa spinge più in alto l'utilizzazione dove ce n'è maggiore bisogno, evitando l'annullamento delle partenze e riempiendo le navi in misura maggiore rispetto agli ultimi anni.

I traffici primari di andata procurano le tariffe di nolo più alte, mentre quelli di ritorno si limitano a ridurre i costi di riposizionamento della nave.

Più in là, la PANYNJ dovrebbe trarre vantaggio dal completamento in anticipo del progetto di ampliamento dello spazio navigabile sotto il ponte Bayonne.

Con la nuova altezza rispetto alla linea di galleggiamento di 215 piedi (65,5 metri) le navi sino a 18.000 TEU saranno ora in grado di raggiungere il

terminal "al di là" del ponte (prima dell'innalzamento il limite massimo era di 9.800 TEU).

Ciò spingerà i vettori ad ottimizzare nuovamente le proprie reti, dal momento che la maggior parte dei porti della Costa Orientale degli Stati Uniti hanno aggiornato i propri terminal negli ultimi anni allo scopo di accogliere le portacontainer di grandissime dimensioni.

Il 2017 sta seguendo la tendenza vista nel 2011-2012 e 2014-2015 con gli importatori statunitensi ad indirizzare sempre più i carichi alla volta dei porti della Costa Orientale degli Stati Uniti.

Alla data del 7 agosto scorso, 182 navi (pari a 474.000 TEU) erano inattive (fonte: Alphaliner).

Dal momento che la flotta inattiva non è cambiata molto nel corso dei tre mesi precedenti, la crescita della domanda ha fatto salire le tariffe invece di indurre la riattivazione delle navi non impiegate.

Questa è una delle ragioni del miglioramento delle condizioni: l'attenta gestione dell'offerta.

L'offerta

Il notevole rallentamento delle demolizioni non rappresenta una sorpresa.

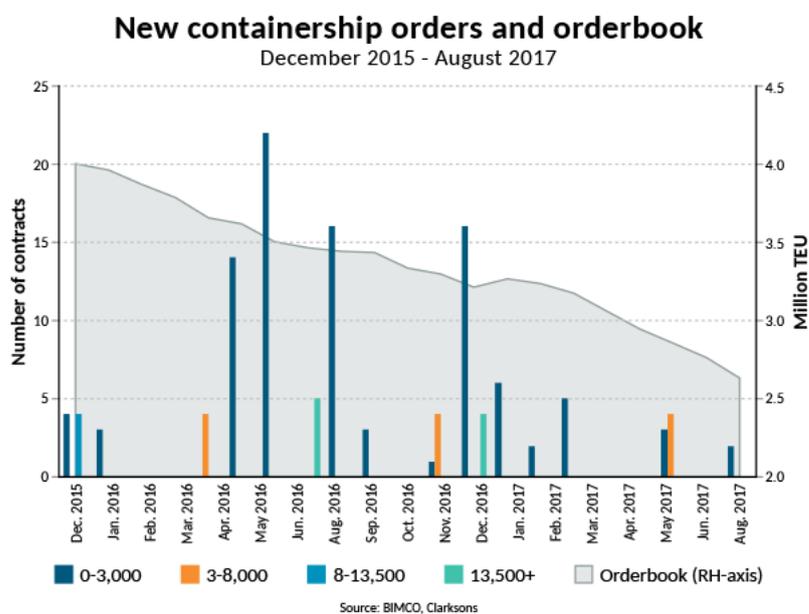
La portata, tuttavia, è ancora impressionante.

Occorre rammentare che un sacco di compagnie di navigazione containerizzate stanno ancora perdendo denaro tutti i giorni.

Ma il semplice fatto che le tariffe siano aumentate e riescano a mantenersi a quel livello significa che gli armatori evitano di rottamare le proprie navi.

A giugno si è assistito alla vendita ai fini di rottamazione di solo sette piccole unità (9.639 TEU in totale), in confronto al più alto livello di sempre registrato a gennaio quando 99.899 TEU (29 unità) avevano abbandonato la flotta.

Si tratta di un calo del 90%.



La BIMCO prevede demolizioni relative all'intera annata pari a 450.000 TEU, 306.824 TEU dei quali erano già stati demoliti alla metà di agosto.

Ciò è in linea con le sue previsioni che parlano per la seconda metà dell'anno di una continua crescita della flotta, un scarsa attività di demolizioni ed una crescita della domanda più lenta di quella cui si è assistito nella prima metà dell'anno.

Negli ultimi quattro mesi e mezzo si assisterà al varo di ulteriore capacità di portacontainer di grandissime dimensioni.

Il registro delle ordinazioni programmate mostra 31 unità con capacità oltre i 10.000 TEU, 11 delle quali oltre i 20.000 TEU.

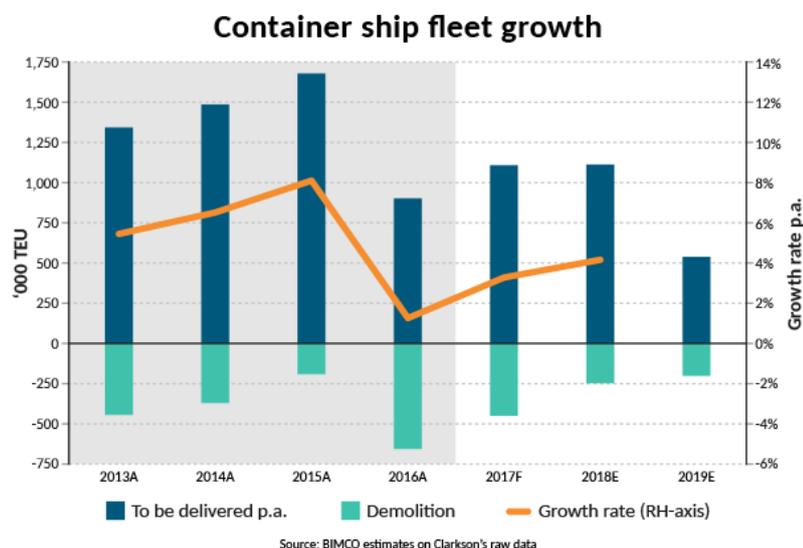
La BIMCO stima che saranno consegnate sino a 25 di queste navi.

Fortunatamente, non assisteremo quasi per nulla al commissionamento di altre ordinazione.

Meno di 400.000 TEU sono stati messi sotto contratto da dicembre 2015.

E questo è straordinario.

In confronto, nel solo luglio 2015 si erano viste ordinazioni effettuate per 435.268 TEU (50 contratti).



A is actual. F is forecast. E is estimate which will change if new orders are placed. The supply growth for 2017-2019 contains existing orders only and is estimated under the assumptions that the scheduled deliveries fall short by 10% due to various reasons and 30% of the remaining vessels on order are delayed/postponed.

Nello stesso periodo, il registro delle ordinazioni si è ridotto da 4 a 2,6 milioni di TEU.

Il più basso livello di TEU dal 2003.

La BIMCO si aspetta che questo basso livello sia difficile da mantenere, poiché l'ottimismo nel mercato unitamente ai famelici cantieri navali ed

alle compagnie di navigazione desiderose di essere dei pezzi grossi rappresentano un cocktail tossico.

Un anno fa, la flotta marittima containerizzata aveva oltrepassato il segno dei 20 milioni di TEU, solo per poi incrementare le demolizioni e riportarsi al di sotto di tale cifra.

Adesso si è nuovamente al di sopra del limite del 20 milioni di TEU, questa volta sul serio.

La flotta adesso possiede una capacità di 20.356.656 TEU.

Nel periodo intermedio, la flotta è cresciuta dell'1,8% e la BIMCO prevede che le tariffe raggiungeranno il 3,3% in relazione all'intera annata.

665.850 TEU della nuova capacità sono ora attivi e qualcosa come 450.000 TEU saranno consegnati nel corso del resto dell'anno.

41 navi con dimensioni medie pari a 14.233 TEU rappresentano l'88% del tonnellaggio aggiuntivo, spaziando da 9.400 a 21.413 TEU.

Quest'ultima è la *OOCL Hong Kong*, che sarà raggiunta da quattro unità gemelle costruite dalla Samsung HI alla fine di quest'anno.

Le consegne in programma nel 2018 tendono ugualmente alle dimensioni maggiori, dal momento che continuano le iniziative per far salire di valore la capacità di rete e la caccia a costi unitari inferiori.

Attualmente 77 navi di capacità pari a 9.400 >TEU e con dimensioni medie di 15.578 TEU costituiranno l'82% della nuova ondata.

Tuttavia, si prevede che i rinvii ed i ritardi probabilmente avranno conseguenze su questo programma.

Prospettive

Dall'ultimo rapporto della BIMCO alla metà di aprile, il consolidamento fra i vettori è continuato.

In primo luogo, i tre conglomerati giapponesi hanno fuso le proprie linee containerizzate nella ONE (Ocean Network Express); poi, c'è stata da parte della COSCO il rilevamento della OOCL; infine, ad agosto si è assistito alla costituzione della KSP (Korea Shipping Partnership).

Mentre la ONE è una fusione di unità aziendali, almeno secondo la Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti che doveva esprimere una decisione definitiva – rifiuto o approvazione- al Dipartimento della Giustizia statunitense, la KSP non lo è.

Almeno, non ancora.

Resta da vedere se la KSP sia in grado di sfruttare i vantaggi derivanti dal partenariato che sono necessari per contrastare la pressione indotta dall'aspra concorrenza sulle sue principali direttrici di traffico interasiatiche.

La BIMCO considera il 2015/2016 come il vero punto inferiore dell'attuale crisi ed il 2017 come un passo avanti nella direzione giusta per il settore.

La crescita della domanda probabilmente supererà la crescita dell'offerta per il secondo anno di fila.

L'ultima volta che si è vista una cosa simile è stato nel 2010-2011.

(da: hellenicshippingnews.com/bimco.org, 30 agosto 2017)

TRASPORTO FERROVIARIO

CONTENITORI FERMI NEL PORTO DI ROTTERDAM A CAUSA DELL'INTERRUZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA IN GERMANIA

Lo RSC (Rail Service Center) del porto di Rotterdam ha emesso una direttiva per la sospensione dell'inoltro di contenitori con destinazione nelle città dell'Italia settentrionale di Busto Arsizio e Novara.

Si tratta di una diretta conseguenza dell'interruzione della linea ferroviaria Karlsruhe-Basilea che durerà fino al prossimo 7 ottobre.

Sono disponibili solo in parte alcune tratte alternative, cosa che ha comportato arretrati presso il terminal.



Lo RSC raramente emette sospensioni di inoltro e considera tale situazione uno dei maggiori disservizi sperimentati finora.

Il 12 agosto scorso acqua e terriccio sono penetrati in una parte del nuovo tunnel di Rastatt in Germania.

Di conseguenza, il terreno ha ceduto ed i binari soprastanti nel tunnel si sono deformati.

Le ripercussioni per il settore del trasporto merci ferroviario sono state enormi.

La linea ferroviaria Karlsruhe-Basilea fa parte dell'importante corridoio nord-sud che collega i porti di Rotterdam, Amburgo ed Anversa alla Svizzera ed all'Italia.

Le tratte alternative stanno diventando accessibili solo gradualmente e sono soggette ad una disponibilità limitata.

Sospensione dell'inoltro

Un rappresentante del servizio clienti che desidera rimanere anonimo ha confermato il 28 agosto che lo RSC ha emanato una direttiva circa la sospensione dell'inoltro dei contenitori venerdì 25 agosto alle 16.30.

"Abbiamo esaminato tale possibilità diverse volte e abbiamo deciso di sospendere temporaneamente l'inoltro di nuovi carichi con quelle destinazioni, dal momento che il terminal è sovraccarico" ha dichiarato.

"Attualmente non è chiaro quanto a lungo resterà in vigore la sospensione dell'inoltro; stiamo valutando la situazione giorno per giorno.

Questa settimana le cose stanno iniziando a muoversi, dal momento che gli operatori ferroviari trovano alternative adeguate.

Ma davvero sta agli operatori trovare una tratta idonea a portare fuori i propri carichi".

Provvedimento raro

Secondo la gente attiva nel settore del trasporto merci ferroviario, una sospensione dell'inoltro dei contenitori è un provvedimento raro per lo RSC.

"Non riesco a ricordare che una sospensione dell'inoltro sia stata emanata nel corso della mia carriera.

Lo RSC è riluttante ad adottare tali provvedimenti, dal momento che essi possono danneggiare la sua reputazione.

Inoltre, una volta che le cose cominciano a muoversi, una sospensione dell'inoltro può comportare ritardi" ha affermato Mark Jensen, direttore operativo della Hupac in occasione di un webinar sui disservizi ferroviari il 25 agosto, organizzato dalla Nieuwsblad Transport (agenzia di notizie sui trasporti).

"Dev'esserci una ragione davvero valida per fare un tale passo" conferma il rappresentante dei clienti presso lo RSC.

Penso che sia il più grande disservizio nell'ambito del settore del trasporto merci ferroviario cui io abbia assistito finora".

La maggiore difficoltà per lo RSC nel far fronte all'interruzione dell'asse nord-sud è rappresentata dal deposito dei semirimorchi, un'importante unità per il settore del trasporto merci ferroviario in questa direzione.

"I semirimorchi non possono essere depositati uno sull'altro ed è specialmente questa unità che è importante per il mercato" ha spiegato.

Danno finanziario

A causa della sospensione dell'inoltro il terminal deve affrontare perdite di milioni di euro.

"Trasportiamo circa 4.500 unità alla settimana, ma al momento ne stiamo perdendo forse il 20%.

Ogni trasferimento che perdiamo è un conto da pagare.

Non posso ancora parlare delle cifre relative alle nostre perdite, ma si tratta di tanti soldi" rivela il funzionario del terminal.

Attualmente, lo RSC è fra i vari soggetti in cerca di compensazioni alle perdite, un processo che potrebbe richiedere un certo tempo poiché le opzioni non sono ancora del tutto chiare.

Hans-Willem Vroon della RailGood, lobbista ferroviario olandese, ha raccomandato ai soggetti coinvolti di presentare richieste di risarcimento per i danni e di scoprire tali opzioni.

Compensazioni

La Deutsche Bahn ha commentato che sono stati già offerti diversi provvedimenti a breve termine per le imprese ferroviarie, ma che non ci sono stati approfondimenti circa il pagamento delle richieste di risarcimento per i danni.

"Le deviazioni vengono gestite secondo quello che è noto come il principio della "traccia ferroviaria più conveniente": vale a dire, le imprese pagano la traccia ferroviaria che sarebbe stata più conveniente anche quando la deviazione utilizzata è più costosa" afferma la società ferroviaria.

Inoltre, la società non addebita alcun onere di cancellazione, i clienti che vogliono mutare le tracce ferroviarie non pagano per il cambiamento e nessun onere viene addebitato se i clienti devono utilizzare strutture di servizio (stazioni eccetera) su una tratta di deviazione o una delle sei macchine diesel ausiliarie occorrenti per la tratta di deviazione di trasporto merci Tübingen-Horb.

(da: railfreight.com, 29 agosto 2017)

TRASPORTO STRADALE

PROVE DI MARCIA IN CONVOGLIO NEL REGNO UNITO

Ci si aspetta che nel corso del 2018 si svolgano prove stradali condotte dalla TRL.

Il DfT (Dipartimento dei Trasporti) e la Highways England hanno incaricato la TRL (Transport Research Laboratories) di effettuare la prima prova operativa nel mondo reale di marcia in convoglio di veicoli sulle strade del Regno Unito.

L'esperimento da 8,1 milioni di sterline vedrà la TRL alla guida di un consorzio di partner comprendente la DAF Trucks, leader nel mercato del Regno Unito di vendite di veicoli pesanti, la Ricardo, che ha lavorato con la TRL per elaborare lo studio di fattibilità della marcia in convoglio dei veicoli pesanti per conto del DfT nel 2014 ed il gigante logistico DHL.



La DAF e la Ricardo facevano parte del consorzio EcoTwin che ha realizzato le prove di marcia in convoglio nei Paesi Bassi lo scorso anno.

Le prove su strada nel Regno Unito faranno parte di regolari operazioni logistiche della DHL e ci si aspetta che si svolgano nel 2018, "successivamente al riuscito completamento di un rigoroso programma di simulazioni di guida, scuola guida e prove di tracciamento nel corso dei prossimi mesi" afferma la TRL.

La finalità ultima della marcia in convoglio è quella di consentire ad un autista di eseguire il lavoro di due o tre autisti, producendo importanti risparmi sui costi ed affrontando il problema della carenza di autisti sulle lunghe distanze.

Tuttavia, gli autisti saranno necessari quando i camion entrano od escono dall'autostrada, di modo che occorrerà sviluppare un'intera nuova infrastruttura così come centinaia di miglia di autostrade "intelligenti".

Molti commentatori nel Regno Unito hanno espresso l'opinione che le prove non abbiano senso, visto che le autostrade britanniche sono così congestionate.

Tuttavia, la marcia in convoglio potrebbe svolgersi nelle ore notturne quando le strade sono molto più tranquille.

Sul breve termine, la formazione serrata funziona bene per:

- un migliore uso dello spazio stradale, dato che il/i camion seguente/i può/possono essere condotto/i in modo sicuro molto più in prossimità del camion di testa;
- un numero minore di "blocchi" da parte dei veicoli pesanti: tutti gli automobilisti hanno avuto modo di sperimentare il fenomeno dei veicoli pesanti che viaggiano apparentemente in parallelo in due o tre corsie dato che essi mantengono una velocità di 1-2 miglia all'ora in più rispetto al/ai camion più lento/i; questa è una delle principali cause delle code;
- il fatto che la "traccia" delineata da parte del camion di testa comporta un risparmio sul consumo di carburante dei camion seguenti; la TRL non ha risposto alla domanda di *worldcargonews.com* in ordine ad una stima del risparmio di carburante.

Negli Stati Uniti, la marcia in convoglio è stata assoggettata a ricerche quale modalità per conseguire risparmi sui carburanti in conseguenza della riduzione della resistenza aerodinamica.

Secondo la NITL, funzionari del New Mexico stanno lavorando con la ditta sviluppatrice di marcia in convoglio Peloton Technology (e questo è un bel nome! In un gruppo di ciclisti, la seconda e la terza ruota possono andare alla stessa velocità della prima con uno sforzo minore del 20-25%, vento laterale permettendo!).

In Texas, il Dipartimento dei Trasporti sta lavorando con il TTI (Texas A&M Transportation Institute) al fine di valutare la regolamentazione correlata alla marcia in convoglio dei camion, così come le molte questioni tecniche riguardo ai grandi veicoli adibiti al trasporto merci che viaggiano l'uno vicino all'altro.

"Pertanto, stiamo definendo le tipologie di corridoi accettabili per la marcia in convoglio" afferma Mike Lukuc, ricercatore in materia di trasporto connesso ed automatizzato presso il TTI.

"Ora, quello che il Dipartimento dei Trasporti del Texas stia facendo con quei corridoi, non lo sappiamo.

In pratica, la marcia in convoglio dei camion probabilmente funzionerà meglio su autostrade relativamente pianeggianti, ripartite, a più corsie nelle zone rurali” afferma Lukuc citato dalla NITL.

(da: worldcargonews.com, 30 agosto 2017)

TRASPORTO INTERMODALE

I TRAFFICI INTERMODALI DELLA RZD LOGISTICS CRESCONO NELLA PRIMA METÀ DELL'ANNO

Nel contesto del continuo aumento dei traffici di trasporto merci ferroviario intermodali Cina-Europa, la RZD Logistics e la sua società gemella Far East Land Bridge hanno riportato un incremento su base annua dell'1,8% nei traffici intermodali complessivi nei primi sei mesi del 2017.

In totale, l'operatore ha trasportato 63.200 TEU, compresi 55.900 TEU di spedizioni in transito dalla Cina all'Europa.

Ciò equivale a 30,5 milioni di tonnellate di merci trasportate, con un incremento del 5% su base annua.

La società ha inoltre riportato un incremento del 37% delle entrate per 15,1 miliardi di rubli (257,5 milioni di dollari USA) nei primi sei mesi del 2017 ed un profitto operativo di 1,375 miliardi di rubli, con un incremento del 33%.



La RZD Logistics è stata costituita nel 2010 nel contesto dello sviluppo delle attività logistiche della RZD (Ferrovie Russe).

Essa ha 33 filiali in Russia ed ora effettua operazioni di servizi di trasporto merci ferroviario in tre corridoi Cina-Russia-Europa: a Dostyk per i traffici che passano attraverso il Kazakhstan, a Naunshki per la tratta attraverso la Mongolia ed a Zabaikalsk per i treni diretti Cina-Russia.

La RZD Logistics riferisce che le tratte più popolari nel corso della prima metà dell'anno sono state la Brest - Zabaikalsk, la Chongqing - Duisburg, la Chengdu - Łódź, la Suzhou - Varsavia, la Duisburg - Chongqing e la Changsha - Varsavia.

La società riporta altresì notevoli miglioramenti nei traffici LCL (contenitori a carico parziale) e LTL (camion a carico parziale).

I volumi sono aumentati dell'85% su base annua sino a raggiungere le 140.000 tonnellate nella prima metà del 2017.

Inoltre anche il numero delle ordinazioni trattate è cresciuto del 15% sino a 13.000.

(da: railjournal.com, 30 agosto 2017)

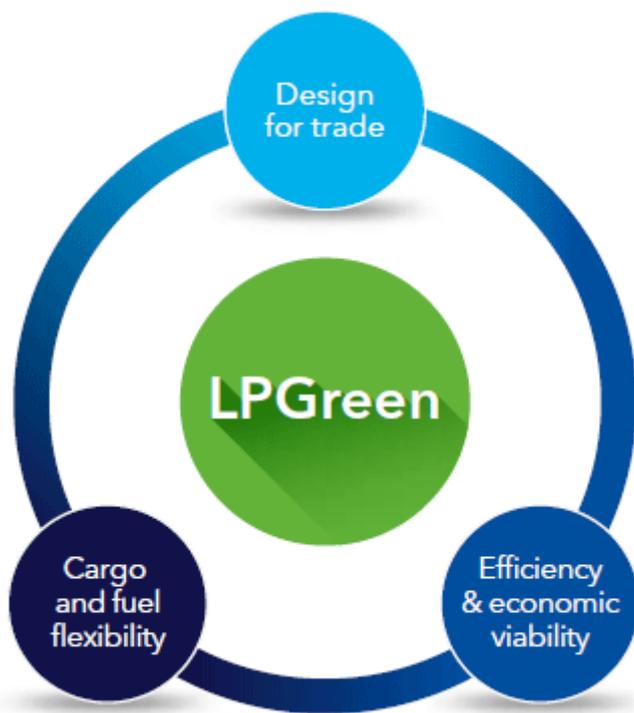
TRASPORTI ED AMBIENTE

PROGRESSI NEL CAMPO DEI CARBURANTI ALTERNATIVI

La riuscita dell'esito di un progetto innovativo dipende moltissimo dalle parti coinvolte e, nel caso della concezione progettuale LPGreen, Kostas Vlachos, responsabile operativo della CMM (Consolidated Marine Management) ritiene che la composizione sia perfetta.

“Il progetto LPGreen non avrebbe potuto giungere in un momento migliore.

Poiché il 2020 si sta rapidamente approssimando, il settore del trasporto marittimo dovrà prendere le decisioni giuste in relazione alle opzioni adeguate e per evitare di spendere un sacco di soldi inutilmente allo scopo di ottemperare alle nuove regole che sono all'orizzonte.



Questa concezione dei vettori LPG (gas di petrolio liquefatto) che offre l'opzione efficiente di consumare LPG è nuovo.

Nulla di simile a questo è stato sviluppato in passato” afferma Vlachos.

E lui sicuramente ne sa.

L'armatore ed operatore di vettori LPG CMM, con sede ad Atene, società della Latsco Shipping, è uno dei quattro leader del settore che si sono associati per sviluppare la concezione progettuale LPGreen.

Contribuendo con le competenze di operatore marittimo, la CMM è fondamentale per il progetto.

Rapidi progressi

Oltre alla CMM, i partner del progetto LPGreen comprendono i cantieri navali HHI (Hyundai Heavy Industries), il produttore di sistemi per la movimentazione dei carichi WAR (Wärtsilä Oil & Gas) e la società di classificazione DNV-GL.

Cercando di sviluppare una nave più sicura ed efficiente dal punto di vista energetico, più ecocompatibile e competitiva per il trasporto di prodotti LPG, il progetto utilizza gli ultimi ritrovati della tecnologia di macchinari, della progettazione navale e dell'esperienza operativa.

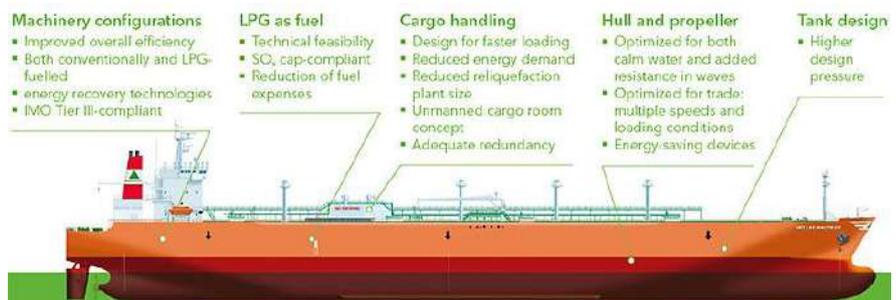
Entro i limiti degli attuali metodi di costruzione navale essa persegue chiaramente l'obiettivo di pervenire ad una concezione di vettore LPG che possa essere commissionato e costruito immediatamente.

Vlachos, ex presidente del potente Hellenic Mediterranean Panel della Intertanko, fa parte del consiglio direttivo della Intertanko, della sua commissione sicurezza e tecnica (ISTEC) e della sua commissione chimica.

Egli sostiene che dell'idea di una concezione che usi lo LPG come carburante se ne era in principio parlato diversi anni fa.

Il progetto si è concretizzato a novembre del 2015 quando i partner avevano formalmente concordato di cooperare, mentre il progetto vero e proprio è stato lanciato a maggio del 2016.

Il progetto LPGreen persegue cinque obiettivi principali: utilizzare lo LPG quale carburante; sviluppare una nave assai efficiente quanto al carburante; incrementare i tassi di carico per perdere meno tempo al terminal; e, ciò che più importa, prestare la massima attenzione sia alla sicurezza che ad un dispositivo ergonomico delle macchine al fine di migliorare la sicurezza del personale marittimo così come l'operatività della nave.



A quasi un anno dall'avvio del progetto, i partner sono d'accordo nell'affermare che i risultati finora sono buoni.

L'obiettivo è ambizioso e con i contributi di alto valore della HHI e del fornitore di sistemi di movimentazione dei carichi Wärtsilä Oil & Gas, gli obiettivi primari sono stati conseguiti: il nuovo modello progettuale consentirà il risparmio del 5-9% del consumo complessivo in tutte le fasi dell'operazione (il carico e lo scarico, così come la partenza in condizioni a pieno carico e quella sotto zavorra, compresi il raffreddamento ed il mantenimento della pressione),

rispetto al modello progettuale di riferimento, una gasiera di grandi dimensioni convenzionale costruita dalla HHI.

La CMM e la HHI fruiscono di salde relazioni lavorative da quando la HHI ha iniziato a costruire gasiere per l'operatore greco presso i cantieri navali sudcoreani nel 2002.

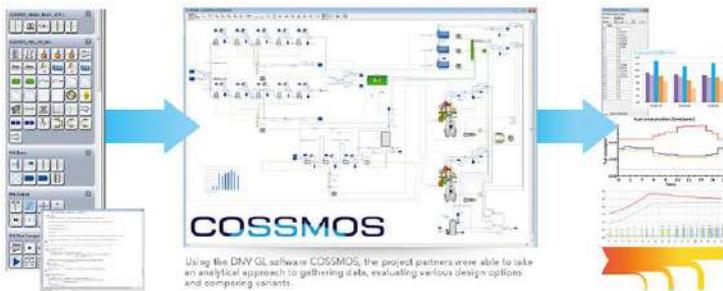
La CMM si è impegnata in questo progetto con l'obiettivo di trovare un modello progettuale pratico ed efficiente che sia al tempo stesso competitivo e sicuro, "con l'aspetto della sicurezza in cima alla lista" afferma Vlachos.

"Qualsiasi concezione che non sia sicura non serve a nessuno" sostiene.

Sicurezza in cima alla lista

George Dimopoulos, specialista ricerche e sviluppo e consulente per la regione europea sud-orientale e Medio Oriente della DNV-GL che gestisce il progetto LPGreen, afferma che l'esperienza operativa della CMM ha assicurato una inestimabile comprensione degli aspetti progettuali.

"La CMM ha collaborato assai attivamente e strettamente con la DNV-GL sulla maggior parte degli aspetti relativi alla sicurezza, una questione molto importante per l'intero progetto" sostiene.



"Quasi la metà delle grosso modo 130 nuove idee e caratteristiche navali del progetto riguardano criteri di

sicurezza".

L'intensificazione della pressione ambientale induce miglioramenti dell'efficienza energetica in tutto il settore dello shipping.

Quando la concezione dello LPGreen sarà matura, consentirà ai vettori alimentati a LPG di diventare una realtà, afferma Vlachos.

I risultati ottenuti finora sono incoraggianti: "Abbiamo una solida base di riferimento" argomenta "dal momento che il progetto si basa sulla gasiera di grandi dimensioni *Hellas Gladiator* da 54.400 t.p.l e 84.000 m³ costruita nel 2016.

Si tratta di una nave moderna e molto efficiente di modo che tutti i risultati dei nostri progetti sono vere conquiste".

Riassumendo lo stato del progetto, George Dimopoulos afferma che la concezione progettuale è tecnicamente fattibile, competitiva e praticabile.

“Il confronto con la nave di riferimento dimostra che la concezione migliora l’efficienza complessiva sino al 9%, riduce la domanda energetica per il sistema di movimentazione dei carichi sino al 6%, potenzialmente taglia i tempi di carica sino al 35% e riduce i costi del carburante per mezzo dell’uso del carburante LPG sino al 30%” sottolinea.

L’essere in grado di avvalersi dell’ampia esperienza e competenza della DNV-GL nel settore del trasporto marittimo di LPG, così come gli avanzati strumenti di analisi della società di classificazione hanno consentito a questo consorzio di leader internazionali del settore di creare una innovativa concezione di nave con tangibili miglioramenti per i partner del progetto.

Il progetto ha utilizzato gli ultimi ritrovati della tecnologia delle macchine, della progettazione navale e delle esperienze operative entro i limiti degli attuali metodi di costruzione navale.

Il contributo dello strumento di modellazione computerizzata COSSMOS della DNV-GL è stato apprezzato moltissimo: “Il COSSMOS ha permesso al progetto di adottare un approccio analitico alla raccolta ed alla valutazione dei dati.

Sono state confrontate varie opzioni e l’intero progetto è andato avanti in modo estremamente professionale, e si è concentrato sull’obiettivo primario: una concezione progettuale inerente ad una gasiera di grandi dimensioni più efficiente dal punto di vista energetico operativa con LPG” afferma Vlachos.

Vlachos ritiene che questa sia la prima volta che un carico completo e le macchine propellenti ed ausiliarie sono state progettate, assoggettate a simulazione ed ottimizzate per un completo profilo operativo e che l’applicazione COSSMOS abbia reso possibile ciò.

“Il ruolo di questa e di altre tecnologie avanzate nell’identificazione delle migliori soluzioni per il settore sta riscuotendo riconoscimenti più diffusi” sottolinea.

“Non c’è dubbio che i metodi di calcolo odierni accelerino notevolmente il processo di sviluppo, consentendoci di esaminare le cifre e di raggiungere conclusioni più alla svelta”.

Promozione della concezione

Vlachos evidenzia altresì che lo LPGreen è un progetto internazionale in cui lo shipping greco svolge un ruolo di rilievo, lavorando a stretto contatto con altri esponenti di spicco di vari paesi e coordinato dall’ufficio del Pireo della DNV-GL.

Il responsabile operativo della CMM afferma che gli armatori ed i loro clienti dovrebbero essere messi al corrente della concezione dal momento che il

settore sta valutando l'opportunità di utilizzare lo LNG (gas naturale liquefatto) come carburante per le navi.

“Ma su una gasiera LPG quella non è l'opzione migliore” sostiene.

“Ritengo che le navi LPG che consumano LNG non sia l'idea giusta da seguire, poiché lo LPG è già disponibile a bordo della nave ed aggiungere un secondo gas carburante (lo LNG) andrebbe a complicare la complessità generale.

Piuttosto, il mercato dovrebbe discutere la concezione LPGreen e per mercato intendo tutti i soggetti, dagli armatori, noleggiatori e clienti ai cantieri navali, i produttori di equipaggiamento ed enti come la Bimco, la SIGTOO e la Intertanko.

Tutti costoro dovrebbero promuovere l'idea di consumare LPG al posto del gas naturale e formulare le clausole appropriate per le parti coinvolte nel noleggio a questo proposito, poiché ciò comporta una complessa serie di regolamenti.

In effetti, la concezione è una questione legale che dovrebbe essere affrontata al più presto possibile.

Finora nulla è stato fatto a questo riguardo ed il tempo passa in fretta”.

Questo è il momento buono per promuovere un progetto di nuova concezione dato che i prezzi delle costruzioni navali sono ragionevoli, sottolinea Vlachos.

Fino a quando tutti i parametri non saranno chiari ed a tutte le domande non sarà stata data risposta, tuttavia, la CMM terrà in sospeso l'ordinazione di una nuova nave.

“Abbiamo sempre voluto prendere l'iniziativa ma dobbiamo aspettare e vedere cosa succede nei prossimi mesi; peraltro, mi aspetto che la pressione sul mercato acceleri l'accettazione della concezione progettuale LPGreen” afferma.

Lo scostamento lungimirante dai modelli progettuali tradizionali renderanno attraente la concezione LPGreen, ritiene, non solo in termini del tipo di carburante consumato dal motore principale ma anche del cambiamento relativo all'impianto di ri-liquefazione del carico.

Nel contempo, la Wärtsilä sta proponendo una nuova configurazione con solo due compressori del carico superfluo invece dei soliti tre.

Ulteriori sforzi sono necessari per rendere i noleggiatori consapevoli delle caratteristiche innovative del progetto LPGreen in ordine alla capacità di bunker così come alle procedure di carico e scarico, aggiunge Vlachos.

“I noleggiatori in particolare debbono essere indotti ad informarsi circa lo sviluppo dal momento che l'incremento della capacità e la riduzione del tempo

trascorso nei terminal sono di grande interesse per loro, unitamente alla significativa riduzione del consumo di carburante nel corso di tutte le fasi operative.

Inoltre, è assolutamente necessario avere a bordo i noleggiatori”.

La concezione LPGreen offre grandi vantaggi agli armatori ed operatori di gasiere di grandi dimensioni.

“Ora sta a noi convincere il mercato asiatico a seguirci.

La concezione è una rivoluzione rispetto ai modelli progettuali classici.

Essa assicura un sacco di risparmi energetici e di vantaggi in termini di sicurezza.

Essa poi apre la strada al futuro e questo è ciò che noi alla CMM abbiamo scelto quale nostra missione”.

Il fattore decisivo che ha reso possibile questa concezione davvero innovativa e praticabile è la stretta collaborazione fra rappresentanti di tutti i segmenti chiave del settore (costruttori, venditori e classificatori).

“Tutti i partner di questo progetto hanno fatto del loro meglio, offrendo la loro conoscenza ed esperienza dei propri rispettivi settori” sottolinea Vlachos.

(da: hellenicshippingnews.com, 12 settembre 2017)

LEGISLAZIONE

L'UNIONE EUROPEA SVELA LA PROPRIA VISIONE DI UN'ERA NUOVA ED AUTONOMA NELLA STORIA DEL TRASPORTO MARITTIMO

La commissaria europea ai trasporti Violeta Bulc ai primi di settembre ha delineato la visione finora più chiara che l'Unione Europea ha ravvisato per lo sviluppo di un trasporto marittimo autonomo nell'ambito del blocco e ha avvertito i dirigenti così come i lavoratori che le regole sul lavoro potrebbero di conseguenza cambiare in modo sostanziale.

In occasione di un seminario sul trasporto marittimo autonomo svoltosi presso il Parlamento Europeo a Bruxelles, la commissaria ha descritto la realizzazione di navi autonome come una parte della più ampia piattaforma di "una rete multimodale completamente integrata" che potrebbe assistere alla fine di un'era in cui i sistemi di trasporto vengono sviluppati singolarmente al chiuso, spesso nascondendo il loro vero costo per la società e l'ambiente.

"Un sistema di trasporto completamente integrato sarà estremamente automatizzato e pertanto più sicuro ed efficiente.

Gli utenti, le infrastrutture ed il carico saranno connessi reciprocamente.

I dati ci consentiranno di gestire in modo migliore la capacità, sia essa una strada, un container od un parcheggio.

In un sistema di questo tipo, una nave arriverà in porto e, grazie ad internet delle cose, il carico stesso sarà consapevole di dove dev'essere e quando.

I treni non lasceranno più i porti mezzi vuoti ed il carico arriverà nelle proprie destinazioni in tempo ed in perfette condizioni, avendo prodotto meno CO₂, meno inquinamento atmosferico, meno rumore e meno incidenti di quanto non accada oggi" afferma la Bulc.

La commissaria ha ammesso, tuttavia, che questo sarebbe uno "scenario perfetto" e ha richiesto ai regolatori di perseverare nella riduzione del costo ambientale del trasporto.

"Ma una cosa è certa" ha aggiunto "il tempo di pensare alle torri inaccessibili è finito.

Quando si tratta di trasporti, dobbiamo davvero pensare in termini di ecosistemi”.

La Bulc riconosce che questo potrebbe comportare enormi cambiamenti nella forza-lavoro, aggiungendo che starebbero per essere creati certi posti di lavoro “ai quali non si era ancora pensato” e prevede che questo potrebbe significare la fine dei tradizionali ruoli dei marittimi.

“Ci sarebbero conseguenze sulla gente che lavora nel settore.

Non prevedo perdite di posti di lavoro, bensì cambiamenti nei posti di lavoro.

La transizione richiederà nuove ed innovative competenze, rendendo il settore più attraente per le generazioni giovanili.

In futuro, il settore offrirà una più ampia varietà di opportunità.

Ci saranno diversi modelli di attività che la futura industria del trasporto marittimo autonomo dovrà creare.

In questo nuovo modello, ci sarà uno spostamento dall’impiego a bordo all’impiego a terra” ha spiegato.



La sicurezza informatica rappresenta un’altra problematica, afferma la Bulc: un gran numero di imprese del settore è già stata colpita da attacchi informatici ed il potenziale di danni diffusi è enorme.

Afferma la commissaria: “Il 20% delle imprese di trasporto marittimo hanno ammesso di avere subito incidenti/attacchi inerenti la sicurezza informatica, ma il numero dei casi potrebbe essere in realtà molto più alto: le imprese non vogliono ammetterlo pubblicamente.

I ritardi dovuti agli attacchi informatici sono una cosa, ma gli scontri intenzionali sono ben altro”.

La commissaria sostiene che l’Unione Europea penserà a portare lo sviluppo della tecnologia in cima alla sua agenda, in particolare con la Cina che è così ambiziosa nel settore, e suggerisce che i regolatori dovrebbero necessariamente adottare un tocco relativamente lieve nel proprio approccio alle nuove strutture di trasporto marittimo.

“Dovremo pensare a come regolamentare le nuove strutture armatoriali, dove la condivisione di risorse fra gli operatori diventa sempre più comune.

I porti diventeranno poli veramente integrati per l'industria ed il trasporto.

Ma chi pagherà le infrastrutture e questi costi come saranno recuperati?

Stiamo assistendo alle problematiche correlate alla cosiddetta economia condivisa con le piattaforme come Air BnB ed Uber: è probabile che ciò diventerà una problematica ancora maggiore in futuro.

Mentre dovremo regolamentare in qualche misura, dobbiamo anche realizzare il giusto equilibrio in modo da incoraggiare l'innovazione” ha concluso la Bulc.

(da: theloadstar.co.uk, 8 settembre 2017)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

INIZIATIVA PILOTA DI SUCCESSO CON CATENA DI BLOCCHI

Sulla scia del recente attacco di virus informatici alla Maersk Line, la MTI (Marine Transport International) spera che un'iniziativa pilota di successo che utilizza la tecnologia della catena di blocchi per inviare una registrazione di massa lorda verificata possa suscitare l'interesse per l'uso di tale tecnologia in tutto il settore mondiale del trasporto marittimo.

Il progetto ha collegato il fornitore, il caricatore, il punto di carico, le dogane ed il terminal su un registro condiviso in catena di blocchi utilizzato per gestire una registrazione di massa lorda verificata.

“Nell'iniziativa pilota, l'informazione relativa alla massa lorda verificata è stata raccolta presso un punto di carico dall'applicazione SOLAS VGM della MTI, registrata sulla catena di blocchi dedicata e dotata di un'unica ID.



Essa è stata immediatamente confermata al punto di carico e validata circa la provenienza

(collegando i dati all'ubicazione geografica della pesa).

Alla fine, è stato inoltrato un messaggio contenente i dati utilizzando il format EDIFACT su SFTP al portale di trasporto marittimo INTTRA per le ulteriori relazioni con le linee di navigazione.

Queste ultime sono state conseguite istantaneamente.

Se venisse condotto come di norma, l'intero processo richiederebbe significative attività di carico e riformattazione dei dati, spesso manualmente, per conseguire lo stesso risultato” afferma la MTI che ha sede nel Regno Unito.

I risultati dell'iniziativa pilota sono stati verificati e riportati in un libro bianco da parte dell'Università di Copenaghen e dalla BLOC (Blockchain Labs for Open Collaboration).

Jody Cleworth, amministratore delegato della MTI, afferma: "I risultati di questa riuscita iniziativa pilota dimostrano i punti di forza della tecnologia della catena di blocchi quando viene impiegata per collegare i vari attori della filiera distributiva.

Confidiamo che le ditte di tutto il settore logistico possano assistere alla derivazione di un ampio spettro di vantaggi dall'impiego della catena di blocchi".

"La catena di blocchi ha dimostrato di essere un eccellente modo per connettere le diverse parti impegnate in ogni scenario della filiera distributiva in ragione della trasparenza e della sicurezza progettuale della tecnologia" aggiunge Cleworth.

La MTI spera che il recente attacco cibernetico che ha afflitto la Maersk Line possa suscitare l'interesse per la catena di blocchi nel settore dello shipping.

"Una filiera distributiva abilitata alla catena di blocchi è assai resistente agli attacchi cibernetici: una copia dei dati essenziali della spedizione viene archiviata su ciascun nodo di una rete decentrata, cosa che significa che anche se un nodo viene compromesso, il dato è comunque salvo" afferma Cleworth.

La società si sta inoltre concentrando sul risparmio in ordine ai costi generato dalla catena di blocchi, che a suo avviso "arriva sino al 90%".

Karim Jabbar del Dipartimento Scienze Computerizzate dell'Università di Copenaghen e coautore del libro bianco, aggiunge: "Questa iniziativa pilota dimostra il grande potenziale delle tecnologie di registro distribuito da utilizzarsi ai fini del miglioramento dei processi delle filiere distributive.

Il sistema Container Streams è unico per il fatto che non richiede la completa sostituzione dei sistemi esistenti: invece, la soluzione della MTI consente la completa interoperabilità con l'attuale infrastruttura preesistente.

Il settore della logistica nel suo complesso può aspettarsi migliore visibilità, connettività e risparmio sui costi in conseguenza dell'adozione del registro distribuito".

Deanna MacDonald, amministratrice delegata della Blockchain Labs for Open Collaboration, ha dichiarato: "Abbiamo documentato la prima fase di questo caso di utilizzazione, le sue implicazioni per il settore marittimo ed il risultante sviluppo di un ecosistema applicativo chiavi in mano per la logistica globale della filiera distributiva.

Tuttavia, il futuro potenziale di questa piattaforma di ecosistema poggerà sulla collaborazione fra i diversi attori di queste filiere distributive allo scopo di identificare con chiarezza i problemi e co-realizzare applicazioni che trovino le soluzioni per le problematiche collettive che oggi devono affrontare”.

(da: worldcargonews.com, 31 agosto 2017)

STUDI E RICERCHE

LE NAVI PORTACONTAINER HANNO RIDOTTO LE EMISSIONI DEL 2,4% NEL CORSO DEL 2016

Il CCWG (Clean Cargo Working Group) della BSR ha annunciato la pubblicazione del proprio rapporto "2016 Global Maritime Trade Lane Emissions Factors" che si basa sulle emissioni dichiarate da oltre 3.200 navi di 22 dei principali vettori marittimi containerizzati mondiali, i quali rappresentano l'87% del settore del trasporto marittimo containerizzato a livello globale per volumi.

I dati mostrano che il settore ha migliorato le prestazioni rispetto alle emissioni di gas serra nell'ordine del 2,4% (per TEU-km) dal 2015 al 2016, un tasso di miglioramento inferiore rispetto a quello degli anni precedenti.

Ciò evidenzia che le prestazioni continuano a migliorare ma dimostra pure la



decisiva importanza della collaborazione e dell'azione collettiva al fine di consentire allo shipping di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni globali.

Questo è stato anche il primo anno in cui il 100% dei vettori inclusi fra i fattori di emissioni sono

stati valutati utilizzando la procedura e la guida del CCWG per la valutazione dei dati relativi alla CO₂ ed ai SO_x.

Il Clean Cargo Working Group ha inoltre raggiunto l'importante traguardo dei 50 associati.

Il gruppo ora comprende 22 vettori containerizzati e 28 fra i maggiori clienti di questo settore: marche e spedizionieri a livello mondiale.

APL Logistics, CEVA Logistics, EFL, Expeditors International, LF Logistics, Panalpina Management Ltd., Philips Lighting e SAT Albatros si sono tutte iscritte nel 2017.

L'elenco di tutti i membri del gruppo si può trovare consultando il sito: <https://www.bsr.org/en/collaboration/groups/clean-cargo-working-group>.

“I partenariati in tutta la filiera di valore sono fondamentali al fine di condurre le attività in modo davvero sostenibile.

Aggregandoci al CCWG, ci siamo uniti ad un gruppo di nostri pari dedicati ad accelerare la sostenibilità nel settore del trasporto marittimo containerizzato” afferma Nicola Kimm, responsabile sostenibilità, ambiente, salute e sicurezza della Philips Lighting, uno dei nuovi caricatori associati nel 2017.

“Per di più, otteniamo l'accesso a dati affidabili ed accurati sulle prestazioni dei singoli vettori, cosa che ci mette in condizione di adottare decisioni inerenti agli approvvigionamenti meglio informate, nonché di ridurre le emissioni di carbonio della nostra logistica”.

Il gruppo continua a promuovere prestazioni ambientali innovative per il settore, come il progetto pilota dei membri Electrolux e Hamburg Süd allo scopo di ridurre l'inquinamento nei porti.

La CCWG ha anche dato il via ad una valutazione di rilevanza al fine di privilegiare la maggior parte dei fondamentali impatti sociali, etici ed ambientali in tutto il settore che aiuteranno il CCWG a delineare una visione per il 2030 ed un'agenda triennale.

“Il CCWG fornisce molto più che dati rilevanti e credibili; esso costituisce altresì il forum per lavorare in modo collettivo con la nostra filiera distributiva e gli altri acquirenti allo scopo di progredire verso l'assetto di sostenibilità “Per il meglio” della Electrolux” ha dichiarato Tomas Dahlman, direttore strategie energetiche globali della Electrolux.

“Il gruppo lavora a diverse iniziative innovative che consentono a noi ed al settore dello shipping di lavorare più sostenibilmente”.

La BSR è un organismo globale senza fini di lucro che lavora con la propria rete di oltre 250 imprese associate ed altri partner al fine di realizzare un mondo corretto e sostenibile.

Dai propri uffici situati in Asia, Europa e Nord America la BSR sviluppa strategie e soluzioni aziendali sostenibili attraverso consulenze, ricerche e collaborazioni trasversali.

(da: hellenicshippingnews.com, 7 settembre 2017)

REEFER**LA SCHENKER RAFFORZA I SERVIZI IN CINA ALLA LUCE DELL'IMPENNATA DELLA DOMANDA DI ALIMENTARI FRESCI**

La DB Schenker sta aumentando le proprie operazioni relative alla filiera del freddo in Cina poiché la domanda di alimentari freschi si sta impennando in tutto il paese.

All'inizio di agosto la multinazionale 3PL ha siglato un accordo di partenariato con la Sichuan JiuYe, una società di commercio di alimentari B2B con sede a Chengdu, nella Cina occidentale.

Thomas Sørensen, direttore generale per la Cina nord-occidentale della Schenker, afferma che l'accordo costituisce una pietra miliare per lo sviluppo delle attività inerenti ai prodotti deperibili della società e fa seguito alla riuscita movimentazione delle spedizioni di frutta fresca dell'operatore via trasporto merci aereo in uscita da Sichuan ed alla volta di Mosca, Singapore e Hong Kong.

"Ci siamo occupati dell'appropriato imballaggio delle merci secondo gli standard dei paesi importatori, del trasporto dal terminal all'aeroporto su camion e del trasporto merci via aria alla volta della destinazione finale" ha dichiarato.

"Attualmente, stiamo preparando spedizioni in importazione di ciliegie fresche tramite noleggio aereo per l'operatore commerciale di alimentari dall'Australia e dalla Nuova Zelanda".

La Schenker sta sviluppando le proprie soluzioni di logistica integrata in Cina che attualmente comprendono l'autotrasporto nazionale, la logistica contrattuale per il deposito a temperatura controllata, le esportazioni via aria e via rotaia alla volta della Russia e dell'Europa orientale e le importazioni dall'Australia, dal Nord America e dall'Europa.

Secondo Sørensen, ci sono diverse derrate che inducono la crescita record della filiera del freddo cinese.

Ad esempio, i volumi delle importazioni di frutta fresca della Cina sono cresciuti del 20% su base annua dal 2014 e le importazioni di carne hanno raggiunto un livello record l'anno scorso, con Australia, Brasile ed Uruguay quali principali fornitori.

“Presto gli Stati Uniti potrebbero mettersi in pari dal momento che il divieto di importazione della carne statunitense, imposto nel 2013 a causa dell’epidemia della mucca pazza, è stato recentemente abolito” aggiunge Sørensen.

Il dirigente della Schenker ha poi affermato che le importazioni di prodotti caseari hanno rappresentato un’altra forte tendenza, poiché la domanda di latte in polvere ha continuato a salire a causa della politica cinese del secondo figlio l’anno scorso.

La Cina è altresì il maggiore esportatore mondiale di pesce e di frutti di mare in ragione dei propri estesi segmenti della lavorazione e della ri-esportazione, ha sottolineato.

I frutti di mare crudi importati vengono lavorati in Cina e ri-esportati in paesi fra cui Stati Uniti, Giappone, Corea ed Europa.



Dato che la domanda di carichi freschi è in notevole aumento, la richiesta di contenitori reefer è salita alle stelle, poiché i caricatori cercano di utilizzare il trasporto multimodale per abbassare i costi ed abbreviare i tempi di viaggio.

“La domanda di reefer per trasportare merci a temperatura controllata sta crescendo notevolmente e ci si aspetta che dia impulso al mercato della flotta containerizzata nel corso dei prossimi anni.

Essi vengono sempre più utilizzati per immagazzinare le merci provvisoriamente quando c’è carenza di strutture di deposito alla destinazione” spiega Sørensen.

Infatti, afferma Sørensen, la maggiore problematica per il settore della logistica dei deperibili cinese consiste nella carenza di capacità di magazzini del freddo, di camion refrigerati e di spazio per le refrigerazione al dettaglio che comportano la contaminazione, lo spreco ed il deterioramento degli alimentari.

Reperire forza lavoro davvero esperta è un altro ostacolo che i fornitori di logistica devono affrontare.

“È difficile trovare professionisti qualificati che abbiano familiarità con le procedure operative della filiera del freddo in Cina così come con le rispettive regole del commercio internazionale” nota Sørensen.

Nel contempo, il trasporto merci ferroviario refrigerato dalla Cina all'Europa sta diventando sempre più diffuso.

Quale pioniere delle tratte ferroviarie della cosiddetta Nuova Via della Seta che attraversano l'Eurasia, la Schenker afferma che qualcosa come 40.000 contenitori sono stati movimentati via rotaia dall'Asia all'Europa l'anno scorso e che i volumi potrebbero incrementarsi sino a 100.000 contenitori entro il 2020.

“Il trasporto ferroviario è particolarmente conveniente per il trasporto di deperibili dal momento che l'uso dei contenitori reefer è comune.

Inoltre, le nostre tratte ferroviarie percorrono la Nuova Via della Seta dalla Cina all'Europa, alla Russia ed ai paesi della CSI: i paesi sui quali concentra la Cina per i traffici di deperibili” dichiara Sørensen.

(da: theloadstar.co.uk, 25 agosto 2017)

IN CALENDARIO

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

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