

Notiziario

15 Giugno 2017

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXV
Numero del 15 giugno 2017

NOTIZIE C.I.S.CO.

CELEBRAZIONE DEL 50° ANNIVERSARIO DEL C.I.S.CO Pag. 3

PORTI

VERSO UN'ECONOMIA DI CONDIVISIONE DEI TERMINAL PORTUALI? " 5

TRASPORTO MARITTIMO

L'INIZIATIVA CINESE "BELT AND ROAD": UNA RIORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO
MARITTIMO A LIVELLO GLOBALE? " 8

TRASPORTO FERROVIARIO

IL TRASPORTO FERROVIARIO FRA CINA ED EUROPA PROSPERA PERCHÉ GLI SPEDIZIONIERI
COLGONO I VANTAGGI RISPETTO AI COSTI PER I CLIENTI " 18

TRASPORTO STRADALE

LE CONTROVERSE REGOLE SUL LAVORO DELL'UNIONE EUROPEA AFFRONTANO LA QUESTIONE
DEI SALARI E DELLE CONDIZIONI DI LAVORO DEI CAMIONISTI " 21

TRASPORTO INTERMODALE

LA HUPAC COMPIE 50 ANNI: UN BUON MOMENTO PER FESTEGGIARE " 25

PROGRESSO E TECNOLOGIA

SECONDO LA MOL UN PARABREZZA SULLE PORTACONTAINER FA RISPARMIARE CARBURANTE
E TAGLIA LE EMISSIONI " 28

STUDI E RICERCHE

LA COSTA OCCIDENTALE U.S.A. SI AGGIORNA A FRONTE DELLE MAGGIORI DIMENSIONI
DELLE PORTACONTAINER " 30

TECNOLOGIA INFORMATICA

LA MAERSK ESPANDE LA GAMMA DELLE PIATTAFORME DI VENDITA ONLINE " 34

REEFER

LA CINA PIANIFICA IL REGIME DELLA FILIERA DEL FREDDO PER LA LOGISTICA
DEI PRODOTTI ALIMENTARI POICHÉ LO SCARTO LIMITA I VOLUMI Pag. 37

IN CALENDARIO " 40

15 giugno 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.

CELEBRAZIONE DEL 50° ANNIVERSARIO DEL C.I.S.CO.

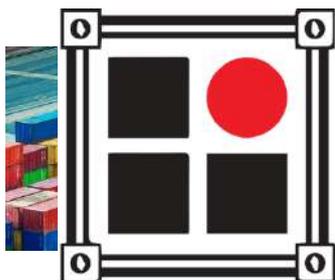
In occasione della "Genoa Shipping Week 2017", che si terrà a Genova dal 26 giugno al 1° luglio prossimi, il C.I.S.Co., in concomitanza con il proprio 50° anniversario dalla fondazione, organizza una serie di eventi in collaborazione con Camera di Commercio di Genova, B.I.C. (Bureau International des Containers et du Transport Intermodal) e Saimare S.P.A.

Fra gli altri, oltre all'Assemblea dei soci, una mostra espositiva (intitolata "A container story") con l'obiettivo di rappresentare la propria esperienza associativa cinquantennale attraverso idonei strumenti comunicazionali e visivi ed un convegno sulla digitalizzazione nel settore dei container.

Si riporta di seguito il programma completo degli eventi.

Per ulteriori informazioni:

Segreteria Council of Intermodal Shipping Consultants
Via Garibaldi, 4 - 16124 Genova GE (Italia)
Tel/Fax +39 0102518852
Skype ID infoc.i.s.co.
E-mail info@ciscoconsultant.it
Web site www.ciscoconsultant.it



Programma attività C.I.S.Co. - Genoa Shipping Week 2017

26-30 Giugno - orari 9.00-13.00 / 14.00-17.00 - 1 Luglio 15.00-18.00

Mostra "A container story" - 50° anniversario C.I.S.Co.

Luogo: CCIAA Genova – Via Garibaldi 4, Genova – Sala Corte

Oggetto: 50 anni di storia di C.I.S.Co.

Ingresso Gratuito

Martedì 27 Giugno - ore 16.30

Convegno "Container Digitalization Conference"

Luogo: CCIAA Genova – Via Garibaldi 4, Genova - Salone del Consiglio

Oggetto: *Gli sviluppi della digitalizzazione nei traffici containerizzati*

Registrazione obbligatoria a info@ciscoconsultant.it

Martedì 27 Giugno - ore 19.30

Cocktail presentazione Mostra "A container story" - 50° anniversario C.I.S.Co.

Luogo: CCIAA Genova – Via Garibaldi 4, Genova - Salone del Corte

Registrazione obbligatoria a info@ciscoconsultant.it

Giovedì 29 Giugno 2017 - ore 15.00

Assemblea ristretta C.I.S.Co.

Luogo: CCIAA Genova – Via Garibaldi 4, Genova – Sala Dorata

Oggetto: Elezione CD triennio 2017/2020 – votazione bilancio consuntivo anno 2016

Evento riservato ai soci

Giovedì 29 Giugno 2017 - ore 16.30

Assemblea pubblica C.I.S.Co.

Luogo: CCIAA Genova – Via Garibaldi 4, Genova - Salone del Consiglio

Oggetto: Gli sviluppi della containerizzazione

Partecipazione su invito

Giovedì 29 Giugno 2017 - dalle ore 19.30

Dinner 50° anniversario C.I.S.Co. – GSW 2017

Luogo: EATALY - Calata Cattaneo, 15, 16126 Genova (zona Porto Antico)

Partecipazione su invito

Per informazioni: C.I.S.Co. - Via Garibaldi, 4 Genova - Tel 010.2518852 - info@ciscoconsultant.it



Camera di Commercio
Genova



SAIMARE S.p.A.

SERVIZI AUSILIARI INTERNAZIONALI MARITTIMI

PORTI

VERSO UN'ECONOMIA DI CONDIVISIONE DEI TERMINAL PORTUALI?

C'è un sacco di eccitazione riguardo a quella che viene chiamata "economia di condivisione".

È geniale: si fanno soldi mediante l'intelligente mutualizzazione del patrimonio.

Il vantaggio per le imprese: meno necessità di investimenti patrimoniali.

Il suo esempio primario: la Uber.

Il trasporto marittimo di solito non viene associato a tali cose interessanti.

Piuttosto, il contrario.

A quasi ogni conferenza sullo shipping, la gente parla del misterioso Uber del trasporto marittimo che verrà e perturberà quasi tutto.

Molti di noi sembrano essere in attesa della attraente economia condivisa allo scopo di aggiornare finalmente l'arrugginito settore del trasporto marittimo.

Quello che si dimentica facilmente è che il settore del trasporto marittimo containerizzato è già un'economia condivisa.

Quasi tutti i vettori globali condividono le proprie navi attraverso accordi di condivisione delle stesse od alleanze.

Ci sono tre di queste grandi alleanze che assieme dispongono del 95% della quota di mercato negli importanti traffici containerizzati est-ovest.

Il trasporto marittimo containerizzato presenta barriere all'ingresso molto alte, pertanto gli accordi di condivisione delle navi potrebbero essere la cosa più vicina all'economia condivisa che il settore potrebbe conseguire.

E questo è abbastanza perturbante: comporterà drastiche conseguenze per il modo in cui i porti sono gestiti.

Nel corso degli ultimi decenni, molti consensi hanno ottenuto i meriti del "modello portuale proprietario".

In questo modello le operazioni di movimentazione dei carichi vengono lasciate ad operatori privati che investono in gru, attrezzature ed assunzioni di manodopera portuale, mentre l'autorità portuale pubblica funge da proprietaria: dà le concessioni e determina le regole e gli investimenti nelle infrastrutture comuni.

Il predominio di questo modello potrebbe non essere esagerato: oggi circa il



90% di tutti i porti sono di tipo proprietario ed il modello è al nucleo dello Strumento per la Riforma dei Porti della Banca Mondiale che ha ispirato molte riforme portuali.

Tuttavia, i tempi sino cambiati ed il porto proprietario è molto meno sostenibile in un mondo di alleanze forti e delle mega navi che le hanno agevolate.

Perché?

Le mega navi portano grossi picchi di carico che richiedono l'impiego di molte gru, di molto equipaggiamento e di molti portuali: più di quanto sarebbe necessario per le navi più piccole, anche se i quantitativi di carico restano gli stessi.

Pertanto: meno ritorni dagli investimenti.

Ci sono solo tre alleanze, e così perdere una o due alleanze a vantaggio di un terminal vicino diventa una questione di vita o di morte.

Pertanto, i terminal potrebbero sentirsi costretti ad effettuare investimenti che non hanno senso finanziario per loro, dato che l'alternativa sarebbe quella di perdere un terzo, la metà o tutto il carico, cosa che significherebbe essere comunque in perdita.

Un dilemma impossibile.

Ma vediamo come sarebbe l'economia condivisa.

Mutualizzare il patrimonio dei terminal nello stesso porto sarebbe un modo per uscire dal dilemma.

Potrebbe esserci un gruppo comune di gru, attrezzature da piazzale, spazio in piazzale e forza lavoro in ogni porto che potrebbe essere utilizzato dai terminal

che ne hanno bisogno in un momento particolare (i picchi) ma non negli altri momenti.

Tali accordi di condivisione del patrimonio potrebbero contribuire ad utilizzare meglio i beni dei terminal portuali, proprio come gli accordi di condivisione di navi aiutano le compagnie di navigazione ad utilizzare meglio le proprie navi.

Questo modello dei beni terminalistici condivisi funzionerebbe verosimilmente meglio nei terminal con linee di banchina e piazzali adiacenti, di modo che la mutualizzazione sarebbe possibile senza altri costi al di fuori della rimozione della recinzione fra i terminal, permettendo il libero flusso di gru a ponte ed equipaggiamento da piazzale.

In alcuni casi, questo potrebbe essere più difficile, ma anche qui la mutualizzazione di beni e forza lavoro, così come depositi containerizzati congiunti e gruppi di forza lavoro, potrebbero agevolare l'utilizzazione dei terminal.

L'esito logico di un tale sviluppo potrebbe essere l'emersione di un nuovo modello di amministrazione portuale: una sorta di porto-strumento privato, in cui l'organizzazione congiunta di operatori di terminal portuali può normalmente pianificare l'impiego di strumenti comuni (equipaggiamento, forza lavoro, spazio nei piazzali) in quel porto.

Essi si fanno concorrenza, ma altresì collaborano.

Una cosa assai diversa dall'attuale porto proprietario.

Ma accadrà mai?

La risposta alla domanda dipende da quali regolatori avranno voglia di farsi portar via la facoltà di legiferare in materia antitrust per i terminal portuali.

Tali esenzioni esistono per il trasporto marittimo di linea, pertanto perché no per le attività terminalistiche?

La coerenza politica richiederebbe che sia le linee di navigazione sia gli operatori terminalistici disponessero di tali esenzioni oppure nessuno dei due.

Consentire l'economia condivisa nel trasporto marittimo containerizzato ma non nei terminal container è insostenibile e merita una revisione.

(da: shippingtoday.eu, 5 giugno 2017)

TRASPORTO MARITTIMO

L'INIZIATIVA CINESE "BELT AND ROAD": UNA RIORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A LIVELLO GLOBALE?

L'interesse per l'iniziativa cinese "Belt and Road" (la cintura economica della via della seta), come adesso si preferisce definire il programma "One Belt, One Road (Una cintura, una via)" introdotto dal presidente Xi Jinping tre anni fa, si è intensificato.

Un'assemblea internazionale svoltasi a Pechino il mese scorso ha focalizzato l'attenzione su di essa.

Questa grande concezione ha due componenti, entrambe le quali sono potenzialmente di grande significato per il settore del trasporto marittimo globale.

La Cintura Economica della Via della Seta delle direttrici stradali, e la Via Marittima della Seta del 21° Secolo, inerente le rotte marittime, sono stati proposti come programmi per collegare la Cina con i paesi asiatici, mediorientali, africani ed europei in modo più efficiente.

Anche se la Via Marittima della Seta sembra di più diretto interesse per il trasporto marittimo internazionale, anche la "Belt and Road" presenta enormi implicazioni per le attività dello shipping.

È probabile che la costruzione o l'aggiornamento delle infrastrutture in numerosi paesi nell'ambito di queste direttrici, agevolando la movimentazione dei traffici e rafforzando in modo più diffuso le attività economiche, si dimostrino influenti.

Sin dal suo esordio, l'iniziativa "Belt and Road" è spesso sembrata alquanto vaga, sebbene i singoli progetti discussi e pianificati abbiano fornito un po' di chiarezza.

Il fondamento logico è stato rivelato, anche se le precise motivazioni dell'entusiasmo della Cina sono aperte a varie interpretazioni.

Le ragioni per perseguire il programma apparentemente sono complesse.

I potenziali vantaggi per il trasporto marittimo internazionale, com'è stato commentato in un recente editoriale di *Hellenic Shipping News Worldwide*, sono "ancora un po' nebulose", sebbene siano diffuse le aspettative positive.

Ulteriore attenzione sui progressi dell'iniziativa è stata attirata dal forum svoltosi a Pechino nello scorso mese di maggio, al quale hanno partecipato i leader di molti paesi.

Non ci sono stati annunci epocali, fatta eccezione per l'impegno da parte della Cina di investire 124 miliardi di dollari USA.

Ma potrebbe derivarne un rinnovato impeto dei progetti.

Potrebbe essere necessario un impulso di slancio: sulla base di alcune misure, gli investimenti nella iniziativa "Belt and Road" sono diminuiti l'anno scorso.



Che cosa viene rimodellato?

Sorge una domanda onnicomprensiva: il programma sta rimodellando i traffici globali?

La risposta probabilmente dipende da che cosa si intende per rimodellare.

I volumi ed i modelli di traffico coinvolti, nonché la cronologia dei cambiamenti, sono aspetti rilevanti.

Si può presumere che il rimodellamento, in tale contesto, significhi grandi cambiamenti o cambiamenti eventuali nei modelli geografici dei traffici internazionali e nei volumi di traffico movimentati.

Dato il rilievo di alcuni singoli progetti nella struttura dell'iniziativa "Belt and Road", nonché la sempre maggiore frequenza di nuovi articoli in ordine a progetti attuali e futuri, si potrebbe concludere che un rimodellamento sta in effetti avvenendo.

Ma questa conclusione è realistica e precisa?

È certamente chiaro che vengono aperte un certo numero di nuove direttrici internazionali di traffico, mentre altre sono in fase di miglioramento ed aggiornamento.

Esse stanno avendo un impatto su entrambe le parti della "Belt and Road".

I cambiamenti sono significativi e possono diventarlo ancora di più negli anni a venire.

Tuttavia, si potrebbe sostenere che la prova per etichettare questo processo come un "rimodellamento" dei traffici globali non è, o almeno non ancora, del tutto convincente.

Si potrebbe suggerire una caratterizzazione alternativa.

Uno degli aspetti più notevoli dell'iniziativa "Belt and Road" è il cambiamento (forse il rimodellamento) del modello della proprietà e del controllo delle infrastrutture a livello globale che agevola le movimentazioni dei traffici.

L'investimento o la gestione, o entrambi, da parte di società cinese è tipicamente un elemento che definisce i progetti, spesso comportando costruzione ed equipaggiamento cinese.

La proprietà ed il controllo delle infrastrutture da parte cinese non sono sempre completi, ma un maggiore influsso assicura vantaggi e potenzia la sicurezza delle importazioni e le esportazioni relative alla Cina.

Questo aspetto sta certamente cambiando la dinamica dei modelli di traffico e delle tendenze globali.

Ampie implicazioni per i traffici marittimi

Le autorità cinesi spesso rimarcano quella che esse considerano la natura altruistica dell'iniziativa.

La sua manifestazione più visibile è la promozione di attività che rafforzano i traffici commerciali internazionali, che vengono frequentemente descritte come associazioni "vantaggiose per tutti".

Ci si aspetta che tutti i partecipanti traggano vantaggio da questo progetto.

Nondimeno, il fondamento logico che sta alla base dell'iniziativa "Belt and Road" si concentra profondamente sulle importazioni ed esportazioni cinesi, per quanto altri traffici internazionali potrebbero esserne coinvolti indirettamente.

Gran parte dell'accento viene posto sulla parte della Belt che riguarda le direttrici ed i collegamenti terrestri.

Alcuni sono accompagnati da progetti portuali, che sono considerati parte della Via della Seta Marittima.

L'esame più attento dell'iniziativa, ed in particolare della Via della Seta Marittima, che comporta un impatto sui traffici globali di origine marittima evidenzia una caratteristica in particolare.

Sembra probabile che molti dei principali flussi di traffici marittimi da e per la Cina, così come altrove, sulle rotte con elevati volumi, non risentano o ne risentano solo leggermente degli sviluppi dell'iniziativa "Belt and Road".

Alcuni esempi dei traffici con maggiori volumi, dove attualmente si ravvisa un impatto diretto nullo o minimo dei progetti della "Belt and Road" sono elencati di seguito.

Su un periodo più lungo, potrebbe esserci un impatto maggiore in via indiretta, poiché le attività economiche in alcuni paesi importatori si rafforzano.

- Settore delle rinfuse secche: le esportazioni dei minerali ferrosi da Australia, Brasile, Sudafrica, Canada; le esportazioni di carbone da Australia, Indonesia, Russia, Colombia, Sudafrica, Stati Uniti; le esportazioni di cereali/soia da Stati Uniti, Canada, Australia, Mar Nero, Brasile, Argentina; e molte minori movimentazioni di derrate alla rinfusa.
- Settore delle cisterne: movimentazioni di petrolio e gas da Medio Oriente, Africa Occidentale, Caraibi.

In alcuni traffici marittimi in cui il trasporto parziale mediante oleodotti comincia o si incrementa in conseguenza della nuova od ampliata capacità di oleodotti, i costi di trasporto complessivi potrebbero aumentare a causa del trasbordo.

Impatto sui traffici marittimi: pro e contro

Nonostante che una grande percentuale di traffici di origine marittima globali probabilmente ravvisi un impatto piccolo o nullo derivante dall'iniziativa "Belt and Road", altrove possono prevedersi numerosi effetti positivi.

Vari progetti potrebbero rafforzare i volumi dei traffici di origine marittima che determinano la domanda di capacità di trasporto marittimo.

Al contrario, diversi reali o potenziali cambiamenti negativi sono divenuti evidenti:

- Settore dei contenitori: un direttrice terrestre in espansione fra Cina ed Europa ha già attirato movimentazioni di merci ad alto valore ed urgenti che in precedenza sarebbero state trasportate via mare.

- Settore del gas: la movimentazione di più gas attraverso i gasdotti nuovi o di maggiore capacità alla volta della Cina funge da freno ai traffici marittimi.

I condotti che trasportano gas che avrebbe potuto essere spedito come gas naturale liquefatto in cisterne, come il collegamento per gas Myanmar/Chongqing, o su brevi distanze marittime, sono dannosi.

- Settore delle cisterne: alcuni fornitori di petrolio greggio che esportano in Cina stanno introducendo oleodotti nuovi o di capacità incrementata.

I volumi movimentati potenzialmente rimpiazzano i carichi di origine marittima.

Altri oleodotti, come quello da Kyaukphyu nel Myanmar a Chingqing, abbreviano la distanza marittima da diverse fonti di fornitura.

Questi sviluppi dimostrano che gli oleodotti e le correlate infrastrutture portuali risultanti dai progetti dell'iniziativa "Belt and Road" potrebbero limitare o forse addirittura impedire la crescita dei traffici di origine marittima nei relativi traffici.

Ma sembra improbabile che la sostituzione o la restrizione delle movimentazioni marittime possa avere un impatto generale più che modesto sul modello di traffico di origine marittima mondiale.

Guardando ai prevedibili effetti positivi, questi si possono suddividere in influssi diretti ed indiretti.

Entrambi i tipi di influsso potrebbero far aumentare i quantitativi di materie prime o di prodotti semi-finiti e finiti movimentati via mare su una serie di rotte.

In modo forse più ovvio, la costruzione di infrastrutture su ampia scala richiederà un incremento dei volumi dei materiali di costruzione.

Le infrastrutture di trasporto comportano strade nuove o adeguate, ferrovie, oleodotti e porti; anche i centri distributivi ed i parchi industriali fanno parte della visione.

Saranno richiesti altri ponti e gallerie, frangiflutti portuali, banchine e gru, oltre a magazzini.

Unitamente alle centrali ed alle reti elettriche ed alle installazioni per il controllo delle acque come le dighe, ci si immaginano sviluppi in tutta una fascia di territorio asiatico e mediorientale.

Grandi volumi di materiali pesanti per costruzioni come i prodotti in acciaio, il cemento ed i macchinari e le attrezzature pesanti probabilmente saranno forniti via mare dalla Cina, così come da altre fonti.

Quando questi articoli vengono a loro volta prodotti in tutto od in parte in Cina con materie prime importate, si presenta un secondo supporto per i traffici secchi alla rinfusa globali.

Inoltre, se venissero realizzate nuove centrali alimentate a carbone in alcuni paesi sotto l'égida dell'iniziativa "Belt and Road" allo scopo di dare impulso alle forniture di elettricità, ne potrebbero risultare altre importazioni di carbone per caldaie via mare.

Questi impatti diretti potrebbero essere accompagnati da un impulso indiretto.

I miglioramenti della connettività mediante il potenziamento delle



infrastrutture trasportistiche, collegando l'industria manifatturiera o l'agricoltura ai mercati globali, potrebbe rafforzare la crescita economica di molti paesi.

Un'economia in fase di sviluppo più rapida di solito dà impulso ai traffici,

con favorevoli implicazioni in particolare per le movimentazioni containerizzate così come per le derrate alla rinfusa.

Più prosperità in genere implica più traffici marittimi.

Quanto positivo si dimostri il contributo della tendenza dei traffici di origine marittima dipende in gran parte dalla natura e dalla grandezza (per numero e dimensioni) dei progetti, nonché dallo sviluppo del cronoprogramma dei lavori.

Se tutti i progetti messi assieme sono di grandezza relativamente modesta ed il lavoro di sviluppo si estende per lunghi periodi, i vantaggi a breve termine per i volumi dei carichi movimentati via mare potrebbero non essere una caratteristica degna di nota.

Ma i vantaggi cumulativi a lungo termine potrebbero ancora essere significativi.

La realizzazione delle infrastrutture nei paesi asiatici: quanto è necessaria?

Il potenziale di costruzione di future infrastrutture in Asia è stato messo in evidenza in un rapporto pubblicato nello scorso mese di febbraio dalla ADB (Asian Development Bank).

A seconda dei presupposti assunti, la ADB stima che occorre che i paesi asiatici investano fra 22.600 e 26.200 miliardi di dollari USA nel corso del periodo di quindici anni dal 2016 al 2030.

Questo importo complessivo implica una spesa annua media compresa fra 1.500 e 1.700 miliardi di dollari USA per infrastrutture.

Attualmente si stima che la regione stia investendo annualmente 881 miliardi di dollari USA, per cui viene raccomandato un grande incremento.

La maggior parte di questa spesa per progetti rappresenta infrastrutture fisiche di quattro categorie: a) trasporti: strade, ferrovie, porti ed aeroporti; b) energia elettrica: generazione, trasmissione, distribuzione; c) telecomunicazioni; d) fornitura ed igienizzazione dell'acqua.

L'estremità inferiore della gamma delle stime riflette una spesa che esclude la attenuazione dei cambiamenti climatici ed i costi di adeguamento, mentre all'estremità superiore questi fattori sono compresi.

L'energia ed il trasporto sono i due settori con i maggiori requisiti di spesa, comprendendo rispettivamente il 52% ed il 35% del totale basato sull'estremità inferiore della gamma.

L'analisi della ADB, sebbene non sia specificamente correlata all'iniziativa "Belt and Road", supporta l'argomentazione che ci sia spazio per altre spese inerenti ad immobilizzazioni.

Questo patrimonio supplementare potrebbe ulteriormente migliorare la provvista di capitale di un paese.

Gli analisti della ADB affermano che "le infrastrutture della regione sono migliorate rapidamente, ma restano ben lungi dall'essere adeguate".

Più e migliore trasporto, forniture di energia ed altre necessità fondamentali potrebbero assistere il miglioramento del progresso economico, consentendo il conseguimento di una rapida e sostenuta crescita economica in tutta la regione.

Trasporto marittimo e porti della Via della Seta Marittima

I servizi di trasporto marittimo coinvolti non hanno ricevuto molta attenzione.

A prima vista, questa mancanza di attenzione su un aspetto essenziale potrebbe sembrare sorprendente.

C'è una semplice spiegazione.

I servizi di trasporto per mare assicurati dalla comunità globale dello shipping, della quale gli armatori cinesi costituiscono una parte importante, stanno già fornendo una capacità adeguata alle rotte della Via della Seta Marittima.

Guardando avanti, è probabile che le capacità e possibilità di trasporto restino sufficienti.

In molti settori del trasporto marittimo (portacontainer, rinfusiere, petroliere ed alcuni segmenti specializzati) l'eccesso di fornitura a livello mondiale è una caratteristica ed in diversi mercati lo è da qualche tempo.

Molte altre nuove navi sono in costruzione o sotto ordinazione ed attualmente non c'è nulla che indichi che emergeranno carenze.

Di conseguenza, la capacità supplementare di trasporto marittimo specificamente destinata agli sviluppi della Via della Seta Marittima non viene ancora vista come essenziale.

Per la Cina, il coinvolgimento in servizi di shipping sulla Via della Seta Marittima appare destinato ad espandersi negli anni a venire.

Gli armatori con sede in Cina controllano una delle maggiori flotte mercantili del mondo, che è cresciuta rapidamente negli ultimi anni.

Questi armatori attualmente dispongono dei maggiori volumi nazionali di nuove navi sotto ordinazione, cosa che implica una ulteriore espansione della flotta.

Questa caratteristica, sebbene sia solo un indicatore della futura partecipazione della Cina in traffici specifici, rinforza la generale impressione che indica la persistenza di una sufficiente disponibilità di trasporti.

Secondo un recente rapporto dell'UNCTAD, a livello internazionale l'iniziativa "Belt and Road" "potrebbe contribuire a ridurre i costi di trasporto, incrementare i flussi di traffico ed aprire nuovi mercati per tutti i paesi coinvolti".

Il rapporto aggiunge che il successo dell'iniziativa, dal punto di vista del settore dei trasporti, "dipende moltissimo dall'ottimizzazione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, trasporto marittimo e logistica compresi, richiesta per supportare la connettività in Cina ed oltre".

Nell'ambito della struttura della Via della Seta Marittima, i progetti portuali sono l'elemento di spicco.

In particolare, diversi paesi asiatici – Pakistan, Sri Lanka, Myanmar e Malaysia – sono all'avanguardia.

All'altro capo della Via, la Grecia rappresenta un aspetto degno di nota.

Sviluppi sono in corso o in fase di discussione anche in Indonesia e Vietnam e, al capo occidentale, in Georgia mentre la fattibilità di un nuovo canale attraverso l'istmo di Kra in Thailandia è in corso di indagine.

Vantaggi navali impliciti?

Un altro aspetto dell'iniziativa "Belt and Road" riguarda la libertà dei traffici commerciali ed il libero passaggio delle navi in acque internazionali.

Gli investimenti portuali esteri della Cina sono in parte motivati da un possibile uso navale militare, nel caso di una crisi?

Uno studio di ricerca ravvisa che questo esito non sia plausibile, sostenendo che la Cina non sta realizzando installazioni portuali militari ma solo strutture commerciali.

Peraltro il concetto della "collana di perle", che può essere interpretato nel senso dell'assunzione di toni minacciosi, è causa di ansietà in alcuni paesi asiatici, specialmente in India.

Questa colorita denominazione denota una rete di porti che potrebbero essere utilizzati dalla Cina per proteggere le direttrici marittime lungo le quali viene trasportata una cospicua percentuale dei suoi traffici di importazione ed esportazione di origine marittima.

Rotte marittime decisive sono gli Stretti di Malacca e di Hormuz.

Alcuni dei porti di questa categoria, si suggerisce, potrebbero diventare basi strategiche per la marina militare cinese così come per loro funzione primaria commerciale.

Una disputa riguarda il fatto che basi navali militari ufficiali non siano così necessarie se c'è un accesso navale alle strutture commerciali.

Altri osservatori sostengono che l'idea dell'uso militare non sia convincente.

Conclusioni: gli elementi imponderabili

Fra le ramificazioni dell'iniziativa "Belt and Road", sono divenuti visibili alcuni lati negativi dei mercati globali del trasporto marittimo.

Un prevedibile evidente influsso negativo è rappresentato dalle minori distanze nei viaggi di unità cariche in un certo numero delle principali movimentazioni dei traffici.

Queste riduzioni potrebbero avere un impatto sfavorevole sull'impiego per tonnellata/km delle navi, comportando un indebolimento dei requisiti per i servizi di trasporto via mare.

Ma sembra probabile che tali modifiche vengano più che bilanciate dai cambiamenti che hanno un influsso benefico sulla domanda di capacità di trasporto marittimo.

In particolare, i volumi di traffico aggiuntivi quale conseguenza diretta od indiretta dei progetti indotti dal programma "Belt and Road" potrebbero darvi un impulso.

Probabilmente saranno necessari grandi quantitativi di prodotti finiti o semifiniti correlati alle attività di costruzione, importati dalla Cina o da altri produttori.

Questi ultimi, a loro volta, potrebbero rafforzare le movimentazioni a lungo raggio di materie prime.

Nei paesi in cui le infrastrutture vengono ampliate e migliorate, potrebbe essere potenziata la crescita economica.

Le economie dei mercati principalmente emergenti che ne traggono vantaggio in Asia, nel Medio Oriente ed altrove potrebbero assistere alla realizzazione di volumi più alti di traffici di origine marittima: importazioni, esportazioni o entrambe.

Ma l'impatto sarà assai variabile, a seconda delle singole circostanze specifiche del paese.

Per tale ragione, occorrerà un'analisi molto più dettagliata per determinare la reale entità dei probabili cambiamenti e, anche dopo allora, le incertezze circa le dimensioni e la tempistica del progetto renderanno le previsioni un esercizio d'azzardo.

(da: hellenicshippingnews.com, 6 giugno 2017)

TRASPORTO FERROVIARIO

IL TRASPORTO FERROVIARIO FRA CINA ED EUROPA PROSPERA PERCHÉ GLI SPEDIZIONIERI COLGONO I VANTAGGI RISPETTO AI COSTI PER I CLIENTI

I servizi ferroviari Cina-Europa si apprestano a triplicarsi nel giro di tre anni dal momento che la domanda cresce ed i carrieri ne colgono i vantaggi.

I media asiatici riferiscono che nel corso della recente conferenza "Belt and Road", la Cina ha dichiarato di avere in programma l'incremento del numero annuo di treni dai 1.800 dell'anno scorso a 5.000 nel 2020.

Nel contempo, a maggio tre spedizionieri hanno sviluppato propri servizi sulla direttrice in questione ed è stata aggiunta un'altra città.

Shenzhen è ora collegata con Minsk; il primo treno arriverà nella capitale bielorusca alla fine di maggio, con 41 FEU a bordo, il cui carico è costituito da telefoni cellulari e parti di automobili.



La tratta è gestita dalla DHL Global Forwarding congiuntamente al fornitore di logistica China Brilliant ed offre servizi containerizzati sia a pieno carico (FCL) sia a carico parziale (LCL).

Essa offre il monitoraggio GPS in tempo reale dei contenitori e lo sdoganamento.

La domanda derivante dall'Europa Orientale sta accelerando, secondo lo spedizioniere, dal momento che l'economia della regione è in crescita.

La Panalpina il 25 maggio ha comunicato che dovrebbe aprire un secondo punto di consolidamento a Shenzhen a luglio.

Lo spedizioniere attualmente consolida i carichi a Shanghai per un servizio ferroviario settimanale.

“Oltre 150 clienti hanno utilizzato il servizio finora, movimentando oltre 5.000 m³ di carichi, come parti di automobili per i fornitori di 2° e 3° livello, tablet, equipaggiamento per linee di produzione così come abbigliamento e scarpe” afferma Antonio Picciolla, responsabile regionale per l’Europa terrestre della Panalpina.

“Ci aspettiamo che questi volumi crescano ulteriormente dal momento che altri nostri clienti in Germania, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Romania, Svezia, Paesi Bassi e Belgio stanno adesso valutando l’adozione di questa opzione di trasporto”.

Anche la Nippon Express a maggio ha lanciato nuovi servizi: sei destinazioni FCL in direzione ovest in Cina e 18 servizi LCL nonché otto in direzione est dall’Europa.

La crescita della ferrovia ha diviso le opinioni nel settore del trasporto merci in ordine a se avrà più conseguenze sul trasporto aereo o sul trasporto marittimo.

Un caricatore ritiene che “centinaia di tonnellate al mese” siano state strappate alle rotte aeree.

Lo stesso ha dichiarato che la sua società punta a tali servizi quale alternativa fattibile al trasporto merci aereo in Cina, così come al trasporto aero-marittimo verso Dubai-Singapore-Cina.

Marie-Christine Lombard, amministratrice delegata della Geodis, ha dichiarato a *The Loadstar*: “La ferrovia è un’opzione allettante rispetto a quella marittima”.

La Lombard ha altresì sottolineato come, per i caricatori e gli spedizionieri, la concorrenza modale sia irrilevante.

“I clienti desiderano i costi più competitivi nella filiera distributiva.

Pertanto occorre tener conto delle esigenze dei propri clienti.

Su tutte le direttrici di traffico essi vogliono la migliore soluzione.

La ferrovia per alcuni flussi è assai appropriata.

Se si hanno volumi regolari che hanno bisogno di velocità e si dispone dei flussi giusti, si può aggiungere la ferrovia a quella soluzione.

Ed è anche molto competitiva nei confronti dell’aria.

Noi ravvisiamo una opportunità al riguardo.

La Geodis è una società logistica che effettua operazioni in una rete, ma non ci concentriamo su una modalità.

Possiamo progettare una soluzione multimodale che si adatti ai relativi flussi del cliente.

Si guarda sempre a come realizzare una soluzione solida che sia economicamente vantaggiosa”.

E sembra che la ferrovia lo sia.

Aggiunge Pacciolla: “Il servizio ferroviario costa un terzo del trasporto merci aereo ed è due volte più veloce del trasporto merci marittimo.

È una proposta interessante che bisogna cogliere”.

(da: theloadstar.co.uk, 26 maggio 2017)

TRASPORTO STRADALE

LE CONTROVERSE REGOLE SUL LAVORO DELL'UNIONE EUROPEA AFFRONTANO LA QUESTIONE DEI SALARI E DELLE CONDIZIONI DI LAVORO DEI CAMIONISTI

I camionisti sono gli ultimi lavoratori ad essere stati messi nel mirino della Commissione Europea nel contesto del suo tentativo di realizzare "un'Europa più sociale" con nuove regole finalizzate ad impedire agli autisti dei paesi con salari inferiori di insidiare i lavoratori meglio pagati quando viaggiano alla volta di altri stati membri.

La nuova serie di regole presentata il 31 maggio cambia le modalità con cui il controverso disegno di legge sul lavoro, cioè la direttiva dell'Unione Europea sul distacco dei lavoratori, si applichi ai camionisti.

La proposta fa seguito ad un anno di battaglie fra gli stati membri occidentali ed orientali in ordine al disegno di legge sui lavoratori distaccati e ha già suscitato subbuglio in ordine a cosa essa comporterà per gli autisti di camion ed il mercato dell'autotrasporto.

Ai sensi della nuova proposta della Commissione, i camionisti possono viaggiare al di fuori dello stato membro dell'Unione Europea in cui essi vivono ed essere ancora pagati secondo le regole del proprio paese fino a tre giorni.

Dopo di che, gli autisti ricadono sotto le regole locali del paese in cui consegnano le merci.

I cambiamenti dell'ultimo momento che comportano la regola dei tre giorni suggeriscono che ci siano state lotte interne alla Commissione circa la proposta.

Una precedente bozza della proposta circolata il 30 maggio suggeriva che i salari e le condizioni lavorative locali avrebbero dovuto essere applicati dopo cinque, sette o nove giorni all'estero: peraltro, quel documento segnalava il periodo di sette giorni come la "soluzione preferibile".

La versione definitiva che stabilisce un limite di tre giorni segna una drastica riduzione rispetto alle proposte precedenti e farà contenti i paesi occidentali dell'Unione Europea che hanno spinto per regole più rigide.

La soglia di tre giorni rappresenta la risposta della Commissione a quelle che essa definisce come le illecite richieste di Germania, Francia ed Austria alle imprese di pagare agli autisti i propri salari minimi nazionali.

La Commissione ha intentato cause nei confronti di tutti e tre i suddetti paesi.

Se la Commissione avesse stabilito un periodo più lungo di cinque, sette o nove giorni prima che la direttiva sul distacco dei lavoratori potesse applicarsi agli autisti, ciò avrebbe significato che i camionisti potessero consegnare le merci con una paga più bassa per un periodo ancora più lungo, esattamente quello che Francia, Germania ed Austria avevano tentato di fermare.

Il limite di tre giorni dà a questi paesi un intervallo migliore di quanto si aspettassero.

Un altro cambiamento controverso nella proposta è la soppressione di tutti i limiti in ordine al cabotaggio, ovvero il numero di diversi viaggi di consegna che i camionisti possono effettuare nel corso dei loro primi cinque giorni all'estero.

L'attuale normativa dell'Unione Europea sul cabotaggio limita a solo tre le corse che i camionisti possono fare durante un viaggio di sette giorni.

Secondo i dati del 2014 di Eurostat, la Germania, seguita dalla Francia, ha ospitato il maggior numero di operazioni di cabotaggio.



La Polonia fornisce il maggior quantitativo di carichi consegnati in termini di volumi in tali operazioni di cabotaggio.

Il presidente francese di recente elezione Emmanuel Macron ha elogiato le regole sul distacco dei lavoratori nel corso di una conferenza stampa congiunta con il presidente della Commissione Jean-Claude Juncker, in occasione della sua prima visita a Bruxelles da quando è entrato in carica.

Juncker ha spesso ripetuto il suo mantra secondo cui i lavoratori dovrebbero avere "la stessa paga per lo stesso lavoro nello stesso posto".

Ma il tentativo della Commissione di inasprire i controlli sui lavoratori con salari più bassi al di fuori dei propri paesi di appartenenza ha messo in agitazione gli stati membri orientali.

Un gruppo di una decina di paesi si è opposta al disegno di legge sul distacco dei lavoratori che era stato proposto l'anno scorso.

Un diplomatico polacco ha dichiarato che la proposta di un limite di tre giorni sul lavoro dei camionisti all'estero "non è un compromesso".

La proposta della Commissione presenta il "rischio di legittimare le misure protezioniste prese da alcuni stati membri, che graveranno in gran parte sulle imprese di trasporto dell'Europa centro-orientale" ha detto il diplomatico.

La commissaria ai trasporti dell'Unione Europea Violeta Bulc ha asserito di sapere che le nuove regole sul trasporto potrebbero anche trovarsi di fronte a negoziati pieni di insidie.

"Naturalmente noi non possiamo fare miracoli, ma io penso che il Parlamento ed il Consiglio Europei siano assai consapevoli dell'importanza di questo pacchetto" ha dichiarato Bulc ai giornalisti prima dell'annuncio del 31 maggio.

Ai sensi della nuova proposta, le ditte di autotrasporto merci dovranno osservare la legge e pagare salari più elevati in anticipo in occasione dei viaggi dei camionisti da uno stato membro all'altro.

"Ritengo che un periodo più lungo avrebbe reso le operazioni di cabotaggio più pratiche ed efficienti" afferma Stuart Colley, direttore delle comunicazioni presso l'ufficio di Bruxelles dell'International Road Union, che rappresenta quelle imprese.

I sindacati dei camionisti hanno assunto un approccio a muso duro e sostengono che persino il limite di tre giorni consente ancora tre giorni di lavoro sottopagato.

In un viaggio di consegne per dieci giorni, occorrerà ancora che i datori di lavoro paghino salari minimi più alti per la maggior parte del tempo.

"Qual è la differenza fra l'applicare il salario minimo per dieci giorni anziché sette?"

Si tratta davvero di una porta aperta alla concorrenza sleale basata sul costo del lavoro" afferma Christina Tilling della European Transport Workers' Federation.

La proposta richiede altresì ai datori di lavoro di pagare per un posto in cui gli autisti possano dormire nel corso dei lunghi viaggi all'estero.

Agli autisti professionisti non sarà consentito di riposare dentro ai camion.

La Commissione spera che le migliori condizioni possano alla fine ridurre gli incidenti nel traffico se gli autisti devono affrontare "meno stress e stanchezza".

I parlamentari europei ed i sindacati si sono dati da fare affinché la Commissione si inducesse a migliorare le condizioni di lavoro e ad assicurarsi che i camionisti non fossero costretti a riposare nei loro mezzi.

"Al momento gli autisti vivono nei camion per settimane, lontani da casa e dalle loro famiglie.

Questo non può essere la normalità nell'Unione Europea del 21° secolo" ha dichiarato a *EURACTIV.com* il parlamentare europeo socialista tedesco Ismail Ertug.

Le nuove regole richiedono altresì ai camionisti di registrare manualmente su un congegno tachigrafico quando attraversano le frontiere dell'Unione Europea per aiutare i controllori nei punti stradali di rilevazione a stabilire se essi si conformano alla legge.

Un'altra parte della proposta consente agli autisti di sostituire la documentazione cartacea con la prova elettronica da mostrare ai controllori, cosa che, spera la Commissione, ridurrà per gli autisti il noioso lavoro amministrativo.

(da: euractiv.com, 31 maggio 2017)

TRASPORTO INTERMODALE

LA HUPAC COMPIE 50 ANNI: UN BUON MOMENTO PER FESTEGGIARE

L'operatore intermodale svizzero ha fatto registrare la cifra record di 737.000 spedizioni relative a consegne trasportate su strada nel proprio 50° anno di esistenza.

La Hupac, accingendosi a festeggiare il proprio 50° anniversario con una speciale conferenza ed un evento dedicato ai clienti a Lucerna dal 19 al 20 luglio, può riferire un record dei volumi relativi al 2016 pari a 737.000 consegne trasportate su strada – in aumento dell'11,5% rispetto al 2015 ed equivalenti a quasi 1,5 milioni di TEU) – ed è in grado di vantare tale conseguimento nell'ambito del dirottamento di traffico merci pesante dalla strada alla ferrovia.

“Per la prima volta in 20 anni, meno di 1 milione di camion hanno attraversato le Alpi svizzere su strada nel 2016 grazie alla Hupac” afferma il presidente del consiglio di amministrazione Hans-Jörg Bertschi.



Circa 110 treni sono stati effettuati ogni giorno, per lo più convogli transalpini, ma anche in tutta Europa ed alla volta della Russia e dell'Estremo Oriente (il treno della Hupac dalla Cina alla Francia è partito

il 26 maggio trasportando 82 contenitori cisterna Bertschi).

Nel mercato di nucleo delle consegne transalpine attraverso la Svizzera, la Hupac ha conseguito una crescita dei traffici del 19,4%.

Le operazioni dei treni attraverso il tunnel di base del Gottardo, iniziate nello scorso dicembre, procedono senza problemi.

Ai convogli merci pesanti occorre una locomotiva in meno per i pianali ribassati via Luino.

Questo importante progresso in termini di produttività sarà possibile sulla tratta via Chiasso solamente dal 2020, quando inizieranno le operazioni nel tunnel di base del Ceneri.

Non è stato ancora possibile conseguire tempi di viaggio più brevi nei traffici internazionali.

Nel corridoio Benelux-Germania-Svizzera-Italia, sono in uso gli stessi orari del 2015.

“Il 90% dei potenziali risparmi di tempo è vanificato dalle attese” afferma Hans-Jörg Bertschi.

Una pianificazione delle tracce dei treni concordata a livelli internazionale, che potrà avvalersi degli aumenti di produttività comportati per il mercato dal tunnel di base del Gottardo, è ancora ai primi passi.

Da anni la Hupac si prepara all’abolizione dei finanziamenti svizzeri al traffico combinato a partire dalla fine del 2023.

Gli inferiori costi di produzione e più carico utile per treno rappresentano la risposta.

Mentre in Svizzera le condizioni produttive saranno ottimali con il completamento del corridoio da 4 metri via Chiasso e Luino, si può constatare il ritardo nella rimozione dei colli di bottiglia lungo il corridoio di trasporto merci Genova-Rotterdam.

“I parametri dei pesi dei treni da 2.000 tonnellate con una macchina, 740 metri di lunghezza ed un profilo di 4 metri (P400) costituiscono i prerequisiti di base per un’operazione redditizia di traffico combinato” afferma Bertschi.

Ma esistono ancora limitazioni in Germania ed in Belgio riguardo alla lunghezza dei treni ed in Italia riguardo al peso del treno.

“Allo scopo di compensare l’abolizione delle sovvenzioni svizzere dal 2023, dobbiamo incrementare continuamente la produttività ed a tutti i livelli.

Mentre la strada migliora sensibilmente la propria competitività mediante i bassi prezzi del diesel ed innumerevoli innovazioni, la ferrovia sta visibilmente perdendo terreno”.

La Hupac suggerisce una pianificazione delle tratte coordinata a livello internazionale per il transito in Svizzera nell’ambito del corridoio di trasporto merci Benelux-Germania-Svizzera-Italia quale mezzo per conseguire gli

obiettivi di dirottamento modale del sistema NEAT (Nuovo Collegamento Ferroviario attraverso le Alpi).

“Se i treni viaggiano invece di aspettare alla frontiera, tutti quanti ne traggono vantaggio: i binari sono liberi, le locomotive ed i macchinisti possono essere impiegati con maggiore produttività, la rotazione dei vagoni migliora, gli slot nei terminal vengono utilizzati meglio ed i clienti sono contenti”.

Anche la rimozione dei punti critici nelle infrastrutture dovrebbe essere in cima alla lista delle priorità dei ministeri dei trasporti e degli operatori delle infrastrutture, insiste la Hupac.

(da: worldcargonews.com, 3 giugno 2017)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

SECONDO LA MOL UN PARABREZZA SULLE PORTACONTAINER FA RISPARMIARE CARBURANTE E TAGLIA LE EMISSIONI

Il vettore marittimo giapponese MOL ha completato con successo il collaudo di un parabrezza sulla prua di una delle sue navi portacontainer, che, a suo dire, ha fatto risparmiare carburante e ha ridotto le emissioni di CO₂ di quasi il 2%.

Il parabrezza è stato installato a settembre del 2015 sulla *MOL Marvel* da 6.700 TEU costruita nel 2010 ed è stato monitorato nel corso del suo servizio sulla rotta Asia-Costa Orientale del Nord America.

Il parabrezza a forma di ferro di cavallo, che dispone di una forza sufficiente a soddisfare le regole della Classe NK concernenti l'impatto delle onde, racchiude la prima linea dei contenitori impilati al fine di ottimizzare la resistenza al vento.

Afferma la MOL: "Con le più grandi portacontainer odierne, l'altezza dei container carichi in coperta si è incrementata, assoggettando la nave ad una maggiore resistenza al vento.

Il posizionamento obliquo dei container dietro al parabrezza ha reso la nave più aerodinamica, riducendo ulteriormente la resistenza all'aria, ha aggiunto.

E la MOL afferma che il parabrezza offre anche protezione rispetto ai problemi causati dall'acqua, specialmente "l'acqua verde" in coperta a prua quando c'è cattivo tempo.

Sono stati immagazzinati dati mediante il confronto delle prestazioni operative di due navi gemelle sulla medesima rotta, una con il parabrezza e l'altra senza.

Il collaudo non ha tenuto conto dei dati relativi all'impatto delle onde del mare e ha estratto solo quelli sulle differenze inerenti alla resistenza al vento.

I risultati delle analisi sono stati presentati in occasione delle riunioni autunnale e primaverile della Japan Society of Naval Architects and Ocean Engineers a novembre ed a maggio.

La MOL ha dichiarato che i risultati dei test hanno confermato "una riduzione media della CO₂ di circa il 2%, viaggiando a 17 nodi all'ora, rispetto ad una nave identica alla stessa velocità ma senza il congegno installato".

Il vettore continua ad effettuare test “per confermare l’analisi dei dati sulla navigabilità ed i viaggi con il parabrezza” e guarda avanti “ad uno sviluppo tecnologico più avanzato” sulla base di un progetto di ricerca.

La lenta navigazione, l’aggiornamento del modello progettuale della prua con il bulbo e gli scafi rivestiti con vernici antivegetative vengono tutti quanti impiegati dai principali vettori marittimi alla costante ricerca della riduzione dei costi del carburante e delle correlate emissioni di carbonio.

L’incremento dei costi del carburante è stata la ragione principale per cui le



linee di navigazione containerizzate in genere hanno fatto registrare quest’anno risultati deludenti in relazione al primo trimestre.

Un picco del 60-70% del costo medio del bunker nei primi tre mesi dello stesso periodo del 2016 ha spinto in rosso sia la Maersk Line che la Hapag-Lloyd, malgrado gli analisti si aspettassero che i vettori tornassero a realizzare profitti

sulla scorta di un’impennata della tariffe di nolo.

La ricerca della MOL finalizzata al miglioramento dell’aerodinamica delle portacontainer, che riduce così il consumo di carburante, dotandole di parabrezza senza dubbio interesserà i vettori suoi pari.

Nel contempo, la MOL ha annunciato a maggio un progetto congiunto con la Mitsui Engineering & Shipbuilding per lo sviluppo di una concezione di “un sistema di trasporto marittimo autonomo”.

La MOL ravvisa importanti vantaggi nel futuro delle navi senza equipaggio, che si dice comprendano l’eliminazione dei viaggi inutili, la riduzione dei costi logistici, l’offerta di un collegamento senza soluzione di continuità con altre modalità di trasporto, la minimizzazione degli incidenti in mare e la riduzione dell’impatto ambientale.

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

STUDI E RICERCHE

LA COSTA OCCIDENTALE U.S.A. SI AGGIORNA A FRONTE DELLE MAGGIORI DIMENSIONI DELLE PORTACONTAINER

Il numero delle portacontainer da 13.000 TEU ed oltre impiegate nei traffici Asia-Costa Occidentale U.S.A. è pressoché raddoppiato dall'inizio del 2017, secondo l'analista del settore containerizzato Drewry, il quale si interroga su come faranno i terminal a provvedere al riguardo e quanto ci vorrà prima che i traffici vengano regolarmente serviti dalle "mega navi".

Tempo fa, alla fine del 2015, il vettore francese CMA CGM aveva provato una singola ULCV (grandissima nave portacontainer), la *CMA CGM Benjamin Franklin*, in uno dei propri servizi Asia-Costa Occidentale U.S.A. alla volta del porto di Los Angeles.

Peraltro, malgrado la marcia indietro rispetto ad un piano successivo per rendere permanente l'iniziativa, la CMA CGM ed i vettori suoi rivali stanno facendo sempre più affidamento sui porti della Costa Occidentale per le navi più grandi, osserva la Drewry.

La ricerca della Drewry suggerisce come il numero delle portacontainer da 13.000 TEU ed oltre sia salito dalle 21 unità di gennaio alle 36 a maggio.

"Al momento del viaggio di prova della *CMA CGM Benjamin Franklin* ci eravamo fatti domande in ordine alla capacità dei porti della Costa Occidentale come il complesso Los Angeles-Long Beach di movimentare le ULCV da 18.000 TEU su base regolare, citando preoccupazioni relative alle infrastrutture, alla forza-lavoro ed alla capacità di movimentare in modo efficiente i carichi da e per il complesso portuale mediante l'autotrasporto e la ferrovia intermodale" nota la Drewry nella sua ultima pubblicazione della *Container Insight Weekly*.

"Sembra che i vettori condividano alcuni dei medesimi timori dal momento che, finora, essi hanno resistito alle sollecitazioni ad introdurre le mega navi, limitando le proprie ambizioni alle unità da 14.000 TEU per il momento".

La Drewry afferma che il recente afflusso delle navi da 13.000 TEU ed oltre nei traffici Asia-Costa Occidentale Nord America coincide con la ristrutturazione delle alleanze avvenuta il 1° aprile scorso che ha ridotto di uno il numero dei servizi settimanali nella direttrice portandolo a 37.

“Poiché più carichi vengono concentrati in meno servizi settimanali, i terminal devono prepararsi a picchi molto maggiori nell’attività containerizzata” sottolinea la Drewry.

“Questo problema è esacerbato sulla Costa Occidentale degli Stati Uniti dato che le navi spesso scalano un paio di porti, a differenza di quanto avviene in Europa, il che significa che quei porti statunitensi devono lavorare una percentuale più alta di container per ogni scalo navale.

“Avere una forte propensione alle importazioni come quella di Los Angeles-Long Beach – nel 2016 le importazioni di contenitori carichi sono state di 2,4 volte rispetto alle esportazioni - va ad aggiungersi alla complessità dal momento che le movimentazioni in importazione richiedono più scambi fra vari tipi di equipaggiamento, occorrendo più tempo ed una maggiore coreografia del terminal container rispetto ai contenitori carichi in esportazione”.

La Drewry sostiene che un più repentino aumento delle esportazioni di questi ultimi avrà agevolato in qualche modo operazioni più tranquille, ma le importazioni restano dominanti.



“Dopo quattro mesi del 2017, le movimentazioni portuali complessive a Los Angeles-Long Beach sono prosperate, essendo cresciute dell’8% sino a 5,1 milioni di TEU” sottolinea

l’analista.

Le esportazioni di carichi (1,14 milioni di TEU) si sono incrementate del 9%, mentre le importazioni di carichi (2,54 milioni di TEU) sono aumentate del 6% ed i vuoti (1,41 milioni di TEU) sono saliti del 10%.

L’analista di trasporto marittimo containerizzato prevede che le ULCV alla fine diventeranno una caratteristica dei traffici containerizzati Asia-Costa Occidentale U.S.A. “ma forse non è ora il momento.

Anche se la scala enorme delle movimentazioni containerizzate concentrate generata dalle mega navi presso l’assai frammentato complesso di Los Angeles-Long Beach potrebbe sembrare scoraggiante in “circostanze normali”, le condizioni sono attualmente non proprio perfette dati gli importanti progetti di costruzioni in corso”.

Anche le chiusure e deviazioni stradali correlate al progetto di sostituzione del ponte Gerald Desmond da 1,5 miliardi di dollari USA stanno comportando effetti sui flussi di traffico sulle autostrade della California da e per le strutture di Terminal Island e lo faranno fino al completamento, che non è atteso fino all'anno prossimo, aggiunge la Drewry.

“Allo stesso tempo, i lavori continuano a Long Beach in relazione al progetto di nuovo sviluppo del Middle Harbor Terminal da 1,3 miliardi di dollari USA che alla fine combinerà due dei terminal esistenti (i Moli D, E ed F) in una struttura completamente automatica e tutta elettrica in grado di accogliere navi da 24.000 TEU quando la seconda fase del progetto aprirà nel 2019, ed allora avrà una capacità annua di circa 3,4 milioni di TEU”.

La Drewry afferma che non si è ancora verificato alcun significativo disservizio derivante dai grossi progetti di costruzione, secondo la HTA (Harbor Trucking Association) che registra il tempo che occorre ai camion per uscire da uno dei 14 terminal di Los Angeles-Long Beach dal momento in cui essi sono appena usciti dalla coda ai varchi.

La HTA riferisce che il tempo medio di lavorazione dei camion ad aprile era di 80 minuti, 4 minuti più lento che a marzo ma più veloce dei tempi registrati a gennaio (88 minuti) o a febbraio (89 minuti).

“Tuttavia la HTA non ha messo in evidenza i diversi risultati riscontrati fra i vari terminal, con tempi di lavorazione migliori presso le strutture più automatizzate, come il Long Beach Container Terminal Pier E che ha fatto registrare un tempo di visita medio di 41 minuti” sottolinea la Drewry.

“Secondo la HTA, i terminal che hanno assistito all'incremento delle attività derivante dai servizi delle nuove alleanze sono peggiorati ad aprile.

Ad esempio, il raddoppio dei volumi containerizzati settimanali presso la struttura TTI (Total Terminals International) di Long Beach ha contribuito all'allungamento del suo tempo di visita medio sino a 106 minuti ad aprile, rispetto agli 87 minuti di marzo.

La Drewry afferma che la riorganizzazione da un giorno all'altro dei servizi delle alleanze aveva ancora una volta mutato il panorama terminalistico di Los Angeles-Long Beach, costringendo gli importatori a considerare attentamente la propria scelta del vettore se hanno la preferenza per un determinato terminal.

“Gli scali terminalistici delle alleanze sono senza dubbio stravolti dalle partecipazioni azionarie dei vettori membri di alleanza in certe strutture” ha aggiunto.

“Inevitabilmente, i vettori vorrebbero che la propria alleanza facesse scalo presso il terminal proprio affiliato, ma con così tante linee di navigazione in

concorrenza che vogliono la stessa cosa ciò significa che gli scali vengono sparsi lungo il complesso di modo che allacciamenti diversi della stessa alleanza scalano terminal diversi.

Pertanto, i caricatori che regolarmente importano dall'Asia alla volta di Los Angeles-Long Beach una settimana dovranno raccogliere i carichi dell'Allacciamento 1 che fa scalo al Terminal A, mentre la settimana dopo il carico è dell'Allacciamento 2 che scala il Terminal B".

L'analisi della Drewry mostra come la 2M + HMM disponga di cinque servizi settimanali dall'Asia a Los Angeles-Long Beach diffusi su tre terminal, la Ocean Alliance abbia nove servizi che scalano quattro terminal diversi e la THE Alliance otto circuiti in quattro strutture.

"Anche se la revisione dell'assemblaggio sembra che non abbia perturbato le operazioni in modo significativo dappprincipio, ciò non significa che non vi siano rischi di future congestioni" ha aggiunto.

"Una combinazione di navi più grandi, attività terminalistica ad alta intensità e lavori di costruzione, in particolare nell'imminente alta stagione dei mesi estivi, potrebbe creare qualche ostacolo agli importatori che consegnano le merci nei loro mercati finali".

Conclude la Drewry: "Le ULCV arriveranno nella Costa Occidentale statunitense in tempo, ma i vettori dovranno aspettare fino a quando i porti non saranno del tutto pronti per loro: nel caso di Los Angeles-Long Beach, quando gran parte dei disservizi comportati dai lavori di costruzione non saranno finiti.

Fino ad allora, gli importatori farebbero bene a monitorare la produttività dei vari terminal ed a prendere in considerazione la propria preferenza in ordine ai terminal quando scelgono i vettori".

(da: lloydsloadinglist.com, 5 giugno 2017)

TECNOLOGIA INFORMATICA

LA MAERSK ESPANDE LA GAMMA DELLE PIATTAFORME DI VENDITA ONLINE

La Maersk Line sta ora collaudando una gamma di piattaforme di vendita online e di iniziative commerciali in Asia poiché ambisce a diventare un importante soggetto digitale, compresi – come la compagnia di navigazione ha rivelato a *Lloyd's Loading List* – un certo numero di sistemi pilota allo scopo di conseguire esperienza in ordine a tutte le innovazioni che stanno avendo luogo al momento.

La maggiore linea di navigazione containerizzata mondiale ha recentemente smentito le affermazioni secondo cui le proprie prove con la Alibaba – dove essa offre slot per container attraverso la piattaforma online cinese da dicembre – non siano riuscite a generare molto interesse nel mercato.

Ma, a dispetto delle voci relative al collegamento con Alibaba, Robbert van Trooijen, amministratore delegato della Maersk Line per l'Asia ed il Pacifico, ha dichiarato a *Lloyd's Loading List* che quella era solo una di un certo numero di iniziative intraprese perché la linea di navigazione ha tracciato un nuovo futuro digitale in risposta all'evoluzione delle tendenze dei consumatori e delle aziende nonché ai nuovi arrivati nel mercato online.



“La prima cosa che abbiamo bisogno di capire è che la digitalizzazione è una tendenza sismica nel nostro settore che è in corso in parte a causa di parti esterne che stanno per perturbare il nostro settore nel complesso” ha detto.

“Ciò che la Maersk sta facendo è osservare queste tendenze e queste innovazioni e vedere quale ruolo potremmo svolgere come integratore globale della logistica marittima in quell'arena.

Siamo impegnati ad investire in soluzioni digitalizzate al fine di fornire prodotti e servizi migliori ai nostri clienti”.

La Maersk ha dato il via ad un nuovo partenariato con la piattaforma cinese di commercio elettronico Yun Qu Na a metà febbraio.

Come nel caso della prova con Alibaba, il sistema pilota della Yun Qu Na è caratterizzato da un prodotto esclusivamente su web che consente agli utenti della piattaforma di fissare il prezzo degli spazi di carico richiesti su rotte selezionate mediante il pre-pagamento di una somma di deposito.

Una portavoce della Maersk ha dichiarato che la sola differenza fra gli accordi con YQN ed Alibaba consiste nel fatto che "la YQN si concentra solo su clienti diretti, mentre Alibaba presenta sia PMI che spedizionieri che comprano i nostri prodotti online".

Aggiunge la portavoce: "Abbiamo constatato che su YQN le prenotazioni sono stabili.

Complessivamente i clienti sembrano soddisfatti del nostro servizio online: molti addirittura lo descrivono come migliore di quello offline.

Abbiamo una garanzia prossima al 100% per gli spazi e finora zero interruzioni del servizio".

La linea di navigazione sta inoltre collaborando con la IBM al fine di valutare le possibilità di realizzare una rete commerciale digitale globale da estremità ad estremità basata sulla tecnologia delle catene di blocchi.

La Maersk si aspetta che la rete di catene di blocchi consenta lo scambio in tempo reale degli eventi e della documentazione relativi alla filiera distributiva, riducendo così il costo delle merci per i consumatori e permettendo un maggiore flusso di merci dalle PMI di tutto il mondo, ma specialmente da quelle delle economie emergenti.

Van Trooijen afferma che la Maersk sta ora lavorando anche con la Microsoft Azure, una piattaforma digitale basata sulla nuvola.

La strategia è quella di approfittare dei dati disponibili in tutta la sua divisione trasporti & logistica, che comprende Maersk Line, APM Terminals, Damco, Svitzer e Maersk Container Industry, allo scopo di potenziare le prestazioni operative, incrementare la visibilità e la prevedibilità delle filiere distributive e migliorare il servizio ai clienti.

"Così abbiamo un certo numero di collaborazioni e Alibaba è una di loro nel contesto della quale noi essenzialmente raccogliamo clienti da prenotare attraverso la piattaforma, così che loro possano ottenere prenotazioni dirette con la Maersk" ha aggiunto.

“Stiamo effettuando un certo numero di test per farci l’esperienza con tutte le innovazioni che si presentano al momento”.

Van Trooijen afferma che la Maersk ha un certo numero di nuove iniziative digitali in fase di sviluppo.

“Non sono ancora pronte per essere annunciate ma, con tutte queste innovazioni, c’è un certo numero di cose diverse in corso nello stesso tempo: pertanto, non si tratta mai di un solo progetto, ma ce ne sono parecchi” ha aggiunto.

“Saranno annunciati quando saremo pronti a renderli pubblici”.

(da: lloydsloadinglist.com, 30 maggio 2017)

REEFER

LA CINA PIANIFICA IL REGIME DELLA FILIERA DEL FREDDO PER LA LOGISTICA DEI PRODOTTI ALIMENTARI POICHÉ LO SCARTO LIMITA I VOLUMI

La Cina si accinge a prendere provvedimenti in ordine alle preoccupazioni suscitate dall'inadeguatezza delle infrastrutture della filiera del freddo per la logistica dei prodotti alimentari.

Appena il 20% dei deperibili trasportati all'interno del paese vengono movimentati in condizioni refrigerate e lo scarto giunge sino al 30%.

Come riferisce l'agenzia di notizie Xinhua, il Consiglio di Stato, cioè il governo del paese, ha pubblicato un documento che richiede la realizzazione di un sistema logistico della filiera del freddo al fine di potenziare la sicurezza alimentare.

Esso desidera istituire un sistema di monitoraggio della temperatura nella filiera del freddo e realizzarne le infrastrutture sia nelle regioni di produzione che nei mercati di consumo.

La domanda di alimentari freschi si è impennata in Cina, indotta dal crescente benessere e dall'aumento della domanda di migliore qualità nella classe media in espansione del paese.



Per le linee aeree internazionali come la Cathay Pacific, il trasporto di deperibili dai produttori esteri ai varchi d'accesso cinesi è stato un segmento in rapida crescita delle loro attività di trasporto merci.

Secondo un rapporto di ricerca sul settore della logistica della catena del freddo in Cina, pubblicato a marzo dalla MRRS (Market Research Reports Store), oltre 130 milioni di tonnellate di merci sono stati trasportati attraverso la logistica della filiera del freddo nel Regno di Mezzo nel 2016, che

rappresentano una dimensione di mercato di 130 miliardi di yuan (18,87 miliardi di dollari USA).

Gli autori del progetto prevedono un tasso annuo di crescita composto di questo mercato del nord della Cina dell'ordine del 15% nel corso del periodo 2017-2021.

Il settore si sta affannando ad investire in infrastrutture dedicate alla filiera del freddo, ma non è riuscito finora a sostenere il ritmo della domanda.

Importanti porte d'accesso per il trasporto merci aereo come Shanghai e Canton dispongono di strutture per la filiera del freddo sul posto, ma molti altri aeroporti sono carenti di strutture adeguate.

Anche quegli aeroporti che dispongono di frigoriferi hanno problemi a provvedere alla crescita.

Lo YCH Group, ditta di Kunming attiva nella filiera distributiva, ha sottoscritto un protocollo d'intesa con la Kunming Airport Logistics Industry a marzo al fine di realizzare un edificio per la filiera del freddo su 175 acri dell'aeroporto.

La scorsa estate lo Henan Airport Group si è associato con la Dalian Port Yidu Cold Chain Logistics allo scopo di istituire uno "hub per la Cina Centrale di prodotti surgelati e freschi" con un investimento complessivo di 100 milioni di yuan.

Al di là delle porte d'accesso, la logistica della filiera del freddo è insufficiente.

Gli autori dello studio della MRRS hanno constatato che solo il 20% dei deperibili trasportati nel paese sono refrigerati (rispetto all'80-100% negli Stati Uniti).

Il tasso di scarto stimato è del 20-30%.

Lo studio suggerisce che alla fine dell'anno scorso la capacità complessiva della Cina di magazzinaggio del freddo ammontava a circa 114 milioni di m² e che c'erano meno di 100.000 camion refrigerati nel sistema.

Per le ditte logistiche internazionali che movimentano deperibili le spedizioni alla volta della Cina normalmente terminano al punto d'ingresso, che nella maggior parte dei casi è rappresentato dalle grandi porte d'accesso.

"Siamo molto impegnati a portare i deperibili per via aerea e marittima al porto di Hong Kong così come a quelli in Cina, ma non siamo molto coinvolti nella distribuzione dopo l'arrivo e/o lo sdoganamento nel paese" afferma Markus Fellman, vice presidente globale della Helmann Perishable Logistics.

Chris Connell, presidente della Commodity Forwarders, dichiara: "I nostri volumi volano nei maggiori aeroporti come Pechino, Pudong e – in misura minore – Canton.

Gli orari dei voli sono la principale ragione al riguardo, ma anche l'approccio più centralizzato delle dogane e delle ispezioni nei grandi hub rispetto agli aeroporti più piccoli svolgono un ruolo".

Aggiunge Connell: "Alcuni di questi volumi vengono venduti in altre città dopo alcune ore, ma la cosa avviene a discrezione di chi importa le merci, a seconda del camion disponibile nella filiera del freddo e, in qualche modo, per una somministrazione del prodotto quasi in tempo reale a causa della refrigerazione limitata in queste città "ulteriori" nei mercati all'ingrosso".

Uno studio della LEK Consulting, pubblicato a marzo, ha appurato che l'uso della tecnologia attiva ULD è molto limitata in Cina, e gli autori ne hanno identificato tre ragioni: lo schiacciante dominio (quasi l'85%) degli aeromobili a fusoliera stretta nelle rotte nazionali; i frequenti disservizi nella filiera del freddo all'interfaccia fra trasporto aereo e terrestre; infine, gli investimenti richiesti, che non sono ancora fattibili per i vettori cinesi alla luce delle attuali dimensioni del mercato.

La carenza di capacità della filiera del freddo pone un limite ai volumi di alimentari freschi che potrebbero essere spediti in Cina.

Ad esempio, riguardo alle ciliege provenienti da Washington e California, a detta di Connell devono essere vendute alla svelta onde evitare gli scarti.

"Un fattore limitante consiste nel fatto che queste derrate vanno dritte sul mercato all'ingrosso per la distribuzione, dove c'è un magazzinaggio del freddo limitato, di modo che occorre vendere i volumi piuttosto rapidamente.

"Ogni problema con i prodotti danneggia le movimentazioni del trasporto merci aereo per alcuni giorni lungo la linea di produzione, dal momento che il prezzo per contenitore cala allo scopo di liberare spazio per il freddo" afferma.

"Le ciliege cilene alle quali capita di essere spedite nel corso dei mesi più freddi in Cina sono meno influenzate dalle limitazioni dei magazzini del freddo".

Bloomberg ha recentemente pubblicato una serie di articoli sul mercato alimentare nazionale cinese interessanti per chi è in questo settore.

(da: *theloadstar.co.uk*, 24 maggio 2017)

IN CALENDARIO

- 06/07/2017 – 07/07/2017 Yangon 15th ASEAN Ports and Shipping 2017
- 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.