



Notiziario

30 Novembre 2017

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXV
Numero del 30 novembre 2017

PORTI

SCENARIO POSITIVO PER IL PORTO DI AMBURGO NEL TERZO TRIMESTRE Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LA HAPAG-LLOYD COMUNICA MIGLIORI RISULTATI OPERATIVI " 9

TRASPORTO FERROVIARIO

LA ERFA SUPPORTA L'ADOZIONE DI NUOVE REGOLE DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA
PER LA REALIZZAZIONE DI FERROVIE "ORIENTATE ALLA CLIENTELA" " 11

TRASPORTO STRADALE

L'INIZIATIVA DEL TIR MULTIMODALE "BATTE TUTTI" " 15

TRASPORTO INTERMODALE

MAERSK LINE E DAMCO OFFRONO ALLA DECATHLON UNA SOLUZIONE DI TRENI BLOCCO " 17

TRASPORTI ED AMBIENTE

OCCORRE CHE IL TRASPORTO FACCIA MOLTO DI PIÙ PER CONTRASTARE
IL CAMBIAMENTO CLIMATICO " 19

LEGISLAZIONE

TRIBUNALE TEDESCO EMETTE UNA SENTENZA ESEMPLARE SUGLI EQUIPAGGI NON APPARTENENTI
ALL'UNIONE EUROPEA CHE LAVORANO NELLE ACQUE TEDESCHE " 22

PROGRESSO E TECNOLOGIA

SVELATO IL CAMION SEMI DELLA TESLA: IL VEICOLO ELETTRICO HA UN'AUTONOMIA DI 800 KM
ED ACCELERA DA 0 A 100 KM/H IN CINQUE SECONDI " 25

STUDI E RICERCHE

"IL PRESTIGIO E NON LA NECESSITÀ" SPINGE LE ORDINAZIONI DI PORTACONTAINER GIGANTI " 27

REEFER

LA HAPAG-LLOYD IMPIEGA I REEFER R513A Pag. 30

TECNOLOGIA INFORMATICA

IL BOXTECH AMPLIA LA PROPRIA STRUMENTAZIONE PER CONTRIBUIRE A RINTRACCIARE
I CONTENITORI "PERDUTI" " 33

IN CALENDARIO " 35

30 novembre 2017

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

PORTI

SCENARIO POSITIVO PER IL PORTO DI AMBURGO NEL TERZO TRIMESTRE

Il Porto di Amburgo pronto ad approfittare dell'accordo di libero scambio CETA con il Canada

Compresi i segmenti delle merci generali e delle rinfuse, la movimentazione dei carichi di origine marittima ad Amburgo nei primi nove mesi, pari a 104,3 milioni di tonnellate, è rimasta ad un livello stabile.

Con 6,8 milioni di TEU i risultati produttivi dei carichi generali containerizzati hanno continuato a crescere, mentre con 34,1 milioni di tonnellate i risultati produttivi dei carichi alla rinfusa sono rimasti appena al di sotto delle cifre dell'anno precedente.

Per l'ufficio marketing del Porto di Amburgo, l'eccellente tendenza dei traffici containerizzati con il Canada costituisce un indicatore gratificante.

Il settore del Porto di Amburgo dedicato al marketing ravvisa che l'accordo di libero scambio CETA possa assicurare un impulso aggiuntivo ai traffici di origine marittima che apporterà vantaggi al Porto di Amburgo.

“Riguardo alla produttività containerizzata, il totale di 6,8 milioni di TEU (in aumento dello 0,4%) ha rappresentato la ripresa di una leggera crescita.

Per i contenitori carichi, abbiamo conseguito un incremento dell'1,2% sino a 5,8 milioni di TEU” afferma Axel Mattern, amministratore delegato congiunto del settore marketing del Porto di Amburgo, in occasione della conferenza stampa trimestrale del porto.

Al contrario, la movimentazione dei contenitori vuoti a 924.000 TEU è stata del 4,3% inferiore a quella del terzo trimestre precedente.

Mattern ha menzionato l'ancora inattuato dragaggio del canale navigabile dell'Elba come una delle ragioni del rallentamento della movimentazione di container vuoti.

Una ricerca di mercato del settore marketing del Porto di Amburgo indica che limitazioni sull'Elba applicabili ad Amburgo oltre alle limitate “finestre” di marea stanno facendo sì che le compagnie di navigazione debbano utilizzare lo spazio

di slot disponibili sulle loro mega-portacontainer per i contenitori carichi in via prioritaria.

I contenitori vuoti vengono sempre più instradati attraverso altri porti in Nord Europa, aggiunge Mattern.

Fra i più importanti porti dell'Europa settentrionale, i risultati produttivi containerizzati di Amburgo sono caratterizzati dalla più bassa percentuale di contenitori vuoti al 13,7% e dalla più alta percentuale di quelli carichi all'86,3%.

“Con l'adeguamento del canale navigabile, potremmo incrementare i volumi produttivi dei carichi sia containerizzati che alla rinfusa ad Amburgo.

Pertanto, continuiamo a monitorare attentamente la recessione della movimentazione dei container vuoti.

Dal lato del valore aggiunto, che per quanto riguarda la movimentazione dei container carichi può considerarsi il più alto del porto, la nostra produttività dei contenitori vuoti mette in evidenza l'attrattiva di Amburgo quale porto di snodo nordeuropeo” continua Mattern.

Rispetto ad un contesto di ristrutturazioni ambiziose ad opera delle principali alleanze di trasporto marittimo containerizzato, alla chiusura del terminal merci BUSS ed ai ritardi nello sdoganamento causati dalle carenze di personale nelle dogane, i due esperti portuali ritengono che il Porto di Amburgo abbia difeso molto bene le proprie posizioni nei primi nove mesi.

Dei 6,8 milioni di TEU (più 0,4%) movimentati ad Amburgo nei primi nove mesi, 3,5 milioni di TEU sono stati contenitori in importazione (più 0,7%) e 3,2 milioni di TEU contenitori in esportazione (più 0,1%).

La tendenza verso l'alto dei traffici containerizzati con la Cina, principale partner commerciale di Amburgo con un ampio margine, è stata mantenuta con una crescita del 2,5% sino a 2 milioni di TEU.

Una volta ratificato dai parlamenti dei paesi dell'Unione Europea, il CETA (Comprehensive Economic and Trade Agreement) fra l'Unione Europea ed il Canada che è entrato in vigore a titolo provvisorio il 21 settembre scorso semplificherà il commercio estero.

I dazi saranno ridotti del 98% sulle merci scambiate, mentre le limitazioni ad importazioni ed esportazioni saranno in massima parte eliminate.

Anche l'allineamento degli standard industriali mediante regolamenti standard per molte merci renderà più semplici gli scambi commerciali.

Con volumi commerciali stimati in circa 64 miliardi di euro, il Canada è fra i primi dieci partner commerciali dell'Unione Europea.

I traffici della Germania con il Canada valgono circa 14 miliardi di euro.

Il Canada è al 13° posto fra i partner commerciali del Porto di Amburgo per quanto riguarda il trasporto containerizzato.

Tre servizi di linea ed un servizio multiruolo offrono partenze regolari fra il porto di Amburgo ed il Canada.

Nei primi nove mesi, sono stati movimentati 144.000 TEU (più 20,5%) di traffici containerizzati con il Canada.



Con Halifax un porto canadese è anche membro del marketing del Porto di Amburgo, utilizzando le numerose opportunità di cooperazione.

Fra il quasi 1 milione di tonnellate di merci in esportazione spedite via Amburgo in Canada ci sono prodotti chimici, alimenti e bevande, metalli e prodotti metallici, così come macchinari, attrezzature ed elettrodomestici.

Le importazioni dal Canada ammontano complessivamente a circa tre milioni di tonnellate.

Fra loro, Amburgo movimentata principalmente minerali, carbone, prodotti agricoli ed alimentari e bevande.

Anche la tendenza dei risultati produttivi nei traffici col Baltico, che sono di grande importanza per il porto di Amburgo, è stata gratificante.

Essi si sono incrementati del 2,8% per complessivi 1,4 milioni di TEU.

I traffici di origine marittima con la Svezia sono stati in aumento di 20,9% per 220.000 TEU e quelli con la Polonia sono cresciuti del 7,7% sino a 172.000 TEU.

Con una crescita fra il 5,8 ed il 18,8 per cento, pure la Lituania (95.000 TEU), la Lettonia (88.000 TEU) e l'Estonia (35.000 TEU) hanno contribuito alla crescita nei servizi baltici.

La tendenza è stata positiva per i servizi containerizzati del Porto di Amburgo con l'Europa in genere, avendo totalizzato un aumento dell'1,6% sino a 2 milioni di TEU.

Altri paesi con una netta crescita dei traffici containerizzati sono stati il Vietnam (62,6% in più per 52.000 TEU), il Cile (43,4% in più per 57.500 TEU), il Messico (22,7% in più per 68.000 TEU) ed Israele (25,5% in più per 57.000 TEU).

Più mega-portacontainer ad Amburgo

Poiché gli scali delle portacontainer con capacità di slot fra 14.000 e 17.999 TEU sono aumentati del 35,9% sino a 167 e con quelli delle navi anche più grandi (18.000-20.000 ed oltre TEU) in aumento dell'87,8% sino a 77, il numero delle portacontainer particolarmente grandi viste ad Amburgo si è ulteriormente incrementato.

Nel corso del loro viaggio inaugurale, fra le ultime vi sono state le mega-navi *MOL Trust* con capacità di slot pari a 20.170 TEU e *Munich Maersk* (20.568 TEU).

Entrambi gli amministratori delegati congiunti ritengono che l'incapacità delle mega-portacontainer di fare scalo ad Amburgo e ripartirvi cariche in modo ottimale a causa dell'adeguamento ancora in sospeso del canale di navigazione dell'Elba sia la principale ragione alla base della crescita solo lieve dei traffici containerizzati.

"L'adeguamento del canale di navigazione è essenziale per Amburgo ed alla fine dovrebbe essere attuato.

Un pescaggio più profondo ed il potenziamento delle opportunità di passaggio sull'Elba offriranno maggiore sicurezza e flessibilità per il controllo del traffico sull'Elba, producendo altresì enormi vantaggi per la navigazione mercantile.

Le mega-portacontainer saranno in grado di apportare ed asportare altri 1.600 contenitori (TEU) ed oltre negli scali ad Amburgo" spiega Ingo Egloff, amministratore delegato congiunto del settore marketing del Porto di Amburgo.

Per entrambi gli amministratori delegati congiunti del settore marketing del Porto di Amburgo non è accettabile che essenziali progetti infrastrutturali come l'adeguamento del canale di navigazione sul Basse ed Esterno Elba debbano essere bloccati dalle obiezioni dei gruppi di pressione ambientale e da altri.

I ritardi in tal modo comportati sono nel frattempo a malapena calcolabili.

"Sta diventando sempre più difficile per noi spiegare ai clienti internazionali del porto come noi si stia dovendo ancora aspettare l'attuazione del dragaggio del

canale di navigazione malgrado l'approvazione dell'abilitazione alla programmazione conseguita nel 2012 e la decisione nello scorso mese di febbraio da parte del Tribunale Amministrativo Federale.

Anche il fatto che pure le associazioni che sollevano obiezioni apparentemente continuino a perseguire l'obiettivo di un rigetto definitivo del dragaggio del canale di navigazione merita di essere criticato.

Così facendo, esse ignorano totalmente il danno all'economia nazionale causato da un blocco che dura da anni e gli ulteriori effetti economici negativi rispetto all'ulteriore sviluppo del porto e dei posti di lavoro che ne derivano" commenta Egloff.

I risultati dei carichi alla rinfusa sono stati fundamentalmente stabili, essendo diminuiti dell'1% sino a 34,1 milioni di tonnellate nei primi nove mesi.

Le tendenze delle importazioni e delle esportazioni sono state diverse.

Le importazioni sono state leggermente inferiori, essendosi ridotte del 2,5% sino a 25,1 milioni di tonnellate.

Alla base di tale situazione ci sono cali dei risultati delle merci aspirabili, giù del 4,9% per tre milioni di tonnellate, e dei carichi liquidi che sono stati inferiori dell'8,1% per 7,4 milioni di tonnellate.

Con i loro 14,7 milioni di tonnellate in aumento dell'1,1%, i carichi da presa hanno riaffermato la propria posizione quale segmento più solido dei risultati produttivi delle rinfuse.

Un rinnovato progresso è stato conseguito nelle esportazioni di carichi alla rinfusa, in aumento del 3,6%, sino a nove milioni di tonnellate.

Questa tendenza positiva ha dissimulato gli sviluppi diversi nei sotto-segmenti.

I risultati dei carichi aspirabili, ad esempio, sono diminuiti del 18,4% sino a tre milioni di tonnellate.

La movimentazione dei carichi da presa è stata di 11,8 punti percentuali in più per 2,9 milioni di tonnellate, mentre i carichi liquidi complessivamente sono aumentati del 26,8% per 3,2 milioni di tonnellate.

Avendo totalizzato 1,1 milioni di tonnellate, in ribasso del 9,4%, i risultati produttivi delle merci generali containerizzate, ad esempio grandi elementi di impianti o carichi su ruote, non sono riusciti a raggiungere il livello dell'anno precedente.

Il terzo trimestre apporta cifre record per il trasporto containerizzato di origine ferroviaria

Con quasi 2.000 servizi di treni containerizzati alla settimana, Amburgo è il maggiore porto ferroviario d'Europa.

Con grosso modo oltre 611.00 TEU in entrata od uscita dal porto di Amburgo per ferrovia, il terzo trimestre ha prodotto una cifra da record.

Si è trattato di un incremento dell'8,8% rispetto al secondo trimestre del 2017.

Per i primi nove mesi nell'insieme, sono stati registrati per il Porto di Amburgo complessivamente 34,4 milioni di tonnellate (meno 2,9%) e circa 1,8 milioni di TEU (meno 2%).

“La cifra record per il terzo trimestre sottolinea l'efficienza di Amburgo nel trasporto containerizzato di origine ferroviaria eco-compatibile.

Sino a 220 treni merci per un massimo di 5.900 carri vengono sdoganati quotidianamente nel porto di Amburgo.

Circa l'11% del traffico merci ferroviario complessivo tedesco origina o termina nel porto di Amburgo” sottolinea Ingo Egloff.

Il Porto di Amburgo è il maggior porto universale della Germania, con un indotto di oltre 155.000 posti di lavoro nella Regione Metropolitana di Amburgo.

Il porto costituisce altresì un'importante ubicazione per l'industria, di grande rilievo per l'intera economia nazionale tedesca, con un valore aggiunto lordo annuo di 21,8 miliardi di euro.

Per il 2017, l'organizzazione del marketing del Porto di Amburgo conta di realizzare una movimentazione di merci di origine marittima pari a 138 milioni di tonnellate e traffici containerizzati di circa 8,9 milioni di TEU, con risultati equivalenti al livello dell'anno precedente.

(da: bulk-distributor.com, 16 novembre 2017)

TRASPORTO MARITTIMO

LA HAPAG-LLOYD COMUNICA MIGLIORI RISULTATI OPERATIVI

Il vettore tedesco ha riferito di un risultato ante oneri finanziari di quasi 181 milioni di euro e di un profitto netto di 54 milioni di euro nel terzo trimestre del 2017 ed afferma che l'integrazione con la UASC è stata quasi ultimata.

Le prime sinergie derivanti dalla fusione con la UASC sono adesso evidenti, afferma la Hapag-Lloyd.

L'integrazione con la UASC è stata quasi completata e la sua conclusione è in programma per la fine dell'anno.

Nel terzo trimestre del 2017 i profitti netti sono ammontati a 54,3 milioni di euro (nell'esercizio precedente 8,2 milioni di euro), il risultato ante oneri finanziari è salito a 180,6 milioni di euro (nell'esercizio precedente 65,6 milioni di euro) mentre il margine operativo lordo si è attestato a 361,5 milioni di euro (nell'esercizio precedente 184,6 milioni di euro).



Nei primi nove mesi del 2017, la Hapag-Lloyd è stata in grado di conseguire un margine operativo lordo ed un risultato ante oneri finanziari rispettivamente di 721,9 milioni di euro (nell'esercizio precedente 381,3 milioni di euro) e di 267,9 milioni di euro (nell'esercizio precedente 25,9 milioni di euro), nonché un positivo risultato relativo ai profitti del gruppo al netto delle imposte pari a 8,2 milioni di euro (nell'esercizio precedente il risultato negativo era di -133,9 milioni di euro).

I volumi di trasporto sono aumentati del 24,4% nei primi nove mesi, da 5,65 milioni di TEU a 7,03 milioni di TEU, mentre le spese di trasporto (esclusi i costi del bunker) a detta della Hapag-Lloyd sono state attenuate dal risparmio sui costi derivanti dall'ottimizzazione della flotta e della rete.

Le tariffe di nolo hanno continuato a riprendersi nel terzo trimestre, aggiunge la linea di navigazione, attestandosi a 1.060 dollari USA/TEU dopo nove mesi (nell'esercizio precedente erano 1.037 dollari USA/TEU).

“Il buon risultato operativo che abbiamo conseguito dopo tre trimestri non è dovuto solo al positivo sviluppo dell'economia globale ed all'incremento dei volumi di trasporto containerizzato globali” afferma Rolf Habben Jansen, amministratore delegato della Hapag-Lloyd AG.

“Anche la rapida e tranquilla integrazione della UASC nel gruppo Hapag-Lloyd ha svolto un ruolo decisivo.

Siamo già stati in grado di realizzare le prime sinergie risultanti dalla fusione, che ci aiuteranno a consolidare ulteriormente la nostra posizione nel settore”.

I parametri fondamentali per le previsioni relative al 2017 restano immutati rispetto a quelli pubblicati nel rendiconto finanziario del primo trimestre 2017.

La Hapag-Lloyd continua ad aspettarsi un significativo aumento dei volumi di trasporto, un significativo aumento dei prezzi del bunker e tariffe di nolo medie invariate.

(da: worldcargonews.com, 14 novembre 2017)

TRASPORTO FERROVIARIO

LA ERFA SUPPORTA L'ADOZIONE DI NUOVE REGOLE DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA PER LA REALIZZAZIONE DI FERROVIE "ORIENTATE ALLA CLIENTELA"

La proposta di nuove regole da parte dell'Unione Europea finalizzate alla realizzazione di una rete di trasporto merci ferroviario più orientato alla clientela ha ricevuto il sostegno formale della ERFA (European Rail Freight Association).

L'ente che rappresenta oltre 30 membri in tutta l'Europa afferma che le regole, che essenzialmente sono finalizzate a far sì che i gestori delle ferrovie e gli operatori ferroviari lavorino a più stretto contatto in ordine ai lavori relativi alle infrastrutture, rappresentano un "importante passo avanti" nel percorso mirato al miglioramento della affidabilità e qualità dei servizi ferroviari.

Julia Lamb, segretaria generale della ERFA, afferma che l'organizzazione, che rappresenta i nuovi arrivati, ritiene che l'adozione di regolamenti dell'Unione Europea finalizzati a migliorare il coordinamento internazionale dei lavori inerenti alle infrastrutture sia un "positivo passo avanti" riguardo alla collaborazione in uno scenario in cui la ferrovia diventa più competitiva.

"Il miglioramento delle prestazioni ferroviarie è essenziale per rendere la ferrovia una modalità trasportistica più allettante per i clienti e per incoraggiare lo spostamento modale dalla strada alla eco-compatibile ferrovia" ha dichiarato a *RailFreight*.

"Mancanza di chiarezza"

Le ultime informazioni in ordine ai disservizi programmati, alla limitata offerta di rotte diversive adeguate e al mancato coordinamento dei lavori per le infrastrutture in una o più reti hanno tutte quante contribuito, continua la Lamb, ad una "scarsa qualità" del servizio ferroviario.

Inoltre, la “mancanza di chiarezza” nella attuale normativa inerente al Corridoio di Trasporto Merci Ferroviario resta una barriera all’effettivo coordinamento dei lavori infrastrutturali.

La crisi di Rastatt di questa estate, che ha visto gli operatori di trasporto merci ferroviario perdere milioni di euro dopo che uno smottamento in Germania aveva provocato la chiusura per circa otto settimane di un tratto fondamentale della linea, unitamente ai programmati lavori di costruzione che hanno sconvolto le tratte di trasporto merci ferroviario europee nord-sud sono stati il campanello d’allarme definitivo.

La ERFA ritiene che per far fronte a tale situazione un migliore coordinamento delle chiusure e limitazioni programmate delle linee siano una buona base ai fini di una migliore gestione quando avvengono interferenze impreviste.

Direttiva aggiornata

La Commissione Europea ha recentemente pubblicato la propria direttiva aggiornata riguardo all’istituzione di una “area ferroviaria europea unica” che definisce le precise responsabilità dei principali soggetti attivi nel settore ferroviario ed in particolare di tutti i gestori delle infrastrutture ferroviarie nazionali e delle imprese ferroviarie ovvero gli operatori.

Il programma in 17 punti fissa in dettaglio ciò che ci si aspetta da loro, con un forte accento sulle migliori comunicazioni e sulla specifica tempistica cui devono attenersi.

Nel contesto di una dettagliata risposta ai programmi, la ERFA con sede a Bruxelles afferma che un elemento fondamentale di tutte le responsabilità dei gestori delle infrastrutture consiste nell’efficace gestione e coordinamento dei lavori programmati sulle infrastrutture.

A questo fine, il nuovo quadro assicura la piattaforma consultiva così come gli obblighi di coordinamento in capo ai gestori delle infrastrutture allo scopo di minimizzare i disservizi.

Impegno congiunto

Aggiunge Julia Lamb: “Il ruolo decisivo del gestore delle infrastrutture nella pianificazione dei lavori di costruzione dovrebbe essere altresì agevolato dagli impegni in ordine agli investimenti a lungo termine da parte dei governi nazionali.

È obbligatorio ai sensi delle attuali regole dell’Unione Europea per gli stati membri impegnarsi a garantire finanziamenti pubblici a lungo termine alle ferrovie, assicurando così un quadro stabile per lo sviluppo delle infrastrutture.

L'ERFA spera che l'impegno congiunto da parte dei governi nazionali e dei gestori delle infrastrutture a supportare i propri settori ferroviari possa garantire la fattibilità di un trasporto ferroviario competitivo in Europa".

L'ERFA ha posto in evidenza diversi cambiamenti "positivi" specificamente programmati per le limitazioni alla capacità che comportano un impatto sui servizi ferroviari internazionali:

Tratte diversive

- 1) preavviso tempestivo: in relazione alle principali limitazioni di capacità (oltre i sette giorni, con ricadute sul 30% dei traffici), i gestori delle infrastrutture sono obbligati ad allestire una piattaforma di coordinamento unitamente agli utenti nonché strutture di servizio per la predisposizione degli orari, compresa l'offerta di tratte diversive;
- 2) coordinamento dei lavori tempestivo: i gestori delle infrastrutture, comprese quelle interessate dal reinstradamento dei treni, sono obbligati a coordinarsi fra loro in relazione alle limitazioni di capacità più di due anni prima delle modifiche al calendario dei lavori;
- 3) coinvolgimento degli utenti nel tempestivo coordinamento dei lavori: le imprese ferroviarie e le strutture di servizio hanno il diritto, su invito dei gestori delle infrastrutture, di essere coinvolte nei lavori di coordinamento dei servizi ferroviari internazionali;
- 4) comunicazioni tempestiva e chiara: il giorno programmato, il momento del giorno, la sezione delle linee interessate e la capacità delle linee diversive saranno assicurati agli utenti più di 24 mesi prima ed aggiornati 12 mesi prima della modifica del calendario dei lavori;
- 5) pianificazione atta a minimizzare i disservizi ferroviari: per le limitazioni di capacità maggiormente problematiche (oltre 30 giorni e con conseguenze su più della metà dei traffici) saranno offerte agli utenti almeno due alternative alle limitazioni di capacità, con indicazione della durata del disservizio e della capacità disponibile su linee diversive.

"Passo avanti positivo"

"Le nuove regole sono un passo avanti positivo nella direzione giusta e la ERFA sollecita i gestori delle infrastrutture ad iniziare a lavorare sulla loro effettiva attuazione non appena saranno entrate in vigore alla fine dell'anno" ha aggiunto.

"Nessuno impedisce ai gestori delle infrastrutture di proseguire e di andare oltre il quadro fondamentale al fine di supportare la crescita e la competitività delle ferrovie".

La direttiva stabilisce che sarà istituito uno scadenziario ferroviario dei lavori per anno solare e che le modifiche entreranno in vigore alla mezzanotte del secondo sabato di dicembre.

La ERFA afferma che l'impatto dei cambiamenti comincerà ad essere avvertito a partire dal cambio degli orari nel 2018, ma che la maggior parte avrà effetto nel 2019, mentre il pieno impatto si avrà in occasione del cambiamento del 2020.

La ERFA ha membri in 16 paesi che comprendono operatori di trasporto merci, fornitori di servizio, spedizionieri ed associazioni nazionali di trasporto merci ferroviario, così come operatori di trasporto passeggeri.

Come riportato in precedenza da *RailFreight*, una fase pilota dei cambiamenti radicali proposti per le procedure inerenti agli orari ferroviari avrà inizio il mese prossimo.

Questo riguarderà sezioni di tre fondamentali Corridoi di Trasporto Merci Ferroviario: il Corridoio Atlantico(Mannheim - Miranda de Ebro, che collega la Germania alla Spagna), il Corridoio Mare del Nord - Mediterraneo (Rotterdam - Anversa, che collega i Paesi Bassi al Belgio) ed il Corridoio Scandinavo Mediterraneo (Monaco-Verona, che collega la Germania all'Italia).

(da: railfreight.com, 14 novembre 2017)

TRASPORTO STRADALE

L'INIZIATIVA DEL TIR MULTIMODALE "BATTE TUTTI"

L'IRU riferisce che una movimentazione di TIR in transito doganale su un corridoio fra la Slovenia e l'Iran ha dimostrato un risparmio di cinque giorni rispetto ad una movimentazione tutto mare.

Quella che l'IRU ha definito la "prima riuscita operazione di sistema di transito doganale di TIR intermodale che ha coinvolto strada, mare e ferrovia su un corridoio che collega l'Europa al Medio Oriente ha dimostrato un risparmio di tempo di 5 giorni, con un notevole potenziale per la riduzione dei costi e per l'impulso ai traffici".

Partendo da Lubiana in Slovenia ed arrivando a Bandar Abbas in Iran, il contenitore è transitato via Italia e Turchia, attraversando il Mediterraneo.



"Dimostrando che il TIR rappresenta il migliore strumento di transito per il trasporto merci intermodale a lungo raggio, l'iniziativa pilota mette in evidenza il potenziale per operazioni completamente trasversali riguardo alle modalità in questa ed in altre regioni.

In particolare, i paesi che hanno ratificato da poco l'accordo possono trarre vantaggio dallo standard intermodale nella fase iniziale dell'attuazione del TIR.

L'operazione così snellita è stata coordinata con successo dall'associata IRU ICCIMA (Iran Chamber of Commerce, Industries, Mines & Agriculture) in collaborazione con le dogane iraniane e ha incluso una tratta stradale dalla Slovenia all'Italia, seguita da un attraversamento marittimo dal porto italiano di Trieste al porto turco di Mersin".

All'arrivo in porto a Mersin, il container è stato caricato su un treno, attraverso l'ufficio doganale iraniano di Razi, dove il TIR è stato riattivato e ha proseguito fino all'ufficio doganale di Sahlan ed al terminal container in Iran (a circa 100

km da Razi) dove il contenitore è stato collocato su un camion iraniano e ha continuato il proprio viaggio fino al porto di destinazione di Bandar Abbas.

L'uso degli strumenti informatici TIR hanno agevolato l'operazione di trasporto intermodale ed ulteriormente potenziato la sicurezza, mentre le autorità doganali sono state messe in grado di effettuare in anticipo la valutazione del rischio comportato dal carico.

La cooperazione fra rappresentanti delle autorità doganali, delle imprese associate all'IRU, delle imprese di trasporto e dell'IRU costituisce un esempio di riuscita alleanza pubblico-privata per agevolare i traffici in tutta la regione.

La GIZ Intertransport ha supportato il progetto e la tratta stradale è stata eseguita dall'operatore TIR sloveno Logistika d.o.o.

La residua combinazione intermodale di trasporto marittimo, ferroviario e stradale è stata organizzata dallo spedizioniere iraniano Rahanjam International, associato alla ICCIMA.

Al fine di rendere il corridoio intermodale pienamente operativo, le dogane iraniane hanno aperto un ufficio doganale a Razi per l'uso del TIR e hanno accettato di occuparsi del TIR sia quale garanzia di transito sia a titolo di garanzia per il trasporto delle merci nel corso della tratta ferroviaria.

I prossimi passi comprenderanno la collaborazione con le dogane, le autorità ferroviarie e gli operatori di trasporto lungo il corridoio per accrescere il successo di questa prima tappa finalizzata a snellire i sistemi per l'uso del TIR in molteplici modalità di trasporto.

(da: worldcargonews.com, 23 novembre 2017)

TRASPORTO INTERMODALE

MAERSK LINE E DAMCO OFFRONO ALLA DECATHLON UNA SOLUZIONE DI TRENI BLOCCO

Il 28 ottobre la Maersk Line e la Damco hanno lanciato il proprio primo treno blocco dalla Cina all'Europa per il dettagliante francese di articoli sportivi Decathlon.

Il 16 novembre il treno è arrivato in anticipo sull'orario nei locali della Decathlon nella Francia settentrionale, segnando una pietra miliare nella collaborazione in ordine ad un marchio trasversale nell'ambito della Maersk per la fornitura di soluzioni di trasporto su misura per i clienti.

Il treno ha viaggiato da Wuhan in Cina a Dourges in Francia ed è stato



completamente prenotato dalla Decathlon, uno dei maggiori venditori mondiali al dettaglio di articoli sportivi nonché grande cliente di trasporto merci marittimo della Maersk Line e cliente gestore della filiera distributiva della Damco.

“Oggi, abbiamo assistito all'arrivo di un treno pieno esclusivamente di merci della Decathlon. Questo progetto è sorto dal nostro desiderio di sviluppare soluzioni di trasporto più sostenibili e veloci.

Esso contribuisce altresì allo sviluppo dell'economia locale e migliora la disponibilità dei nostri prodotti per i nostri clienti” commenta Christophe Dupas, direttore logistica della Decathlon.

“Siamo felici di partecipare a questo progetto, che offre ai nostri clienti prodotti specificamente ideati tenendo presente le loro filiere distributive” condivide Claus Elleman-Jensen, direttore generale della Maersk Line in Francia.

“Considerando i volumi movimentati nei traffici Asia-Europa e l’importanza di una tempestiva disponibilità dei carichi, questo è un gran bel modo di integrare i nostri prodotti marittimi con soluzioni interne personalizzate”.

Per l’arrivo del treno blocco in Francia si è constatato che i tempi di viaggio del percorso di 10.815 km si sono ridotti esattamente di 20 giorni rispetto ai prodotti marittimi alternativi.

Anche le emissioni di carbonio si sono ridotte per una stima di 5,2 tonnellate (rispetto alle 79,5 tonnellate del trasporto merci aereo), cifre che collocano il servizio di treni blocco quale alternativa più consapevole dal punto di vista ambientale per il trasporto di merci.

“Siamo contenti di essere stati in grado di mettere assieme questa soluzione per la Decathlon, ed in effetti per il mercato in genere, che ha prodotto immediati vantaggi a livello logistico ed economico” commenta Kasper Krog, responsabile ferroviario della Damco.

Aumentare l’impronta intermodale della Trasporto & Logistica

Il treno blocco viene effettuato dal dipartimento trasporto merci ferroviario della Damco utilizzando i contenitori della Maersk Line e rappresenta il prossimo passo nel contesto dell’ambizione della divisione Trasporto & Logistica della Maersk di espandere la propria impronta intermodale e la gamma di servizi offerti.

La soluzione fornirà alla clientela maggiore flessibilità mediante soluzioni di trasporto multimodale che riducono inoltre la necessità di trasportare su strada i container ferroviari in arrivo in Europa.

“Con questo prodotto ferroviario su misura per un cliente così importante, stiamo ulteriormente rafforzando il nostro esaustivo e competitivo portafoglio dei prodotti terrestri offerti nell’ambito della divisione Trasporto & Logistica della Maersk. La Maersk lavora continuamente allo sviluppo di un trasporto terrestre che soddisfi le domande della variegata base dei nostri clienti” condivide Hans Augusteijn, responsabile globale dei servizi terrestri della Maersk.

La domanda dei servizi ferroviari Cina-Europa è aumentata in modo significativo negli ultimi anni con la rapida crescita dei segmenti di carico ad alto valore come l’elettronica, i macchinari e gli articoli di moda che necessitano di una consegna veloce nei loro mercati finali.

Oltre alle esistenti piattaforme di trasporto merci marittimo ed aereo, la soluzione del treno blocco dispone del potenziale per diventare una delle più importanti modalità di consegna delle merci.

(da: hellenicshippingnews.com, 21 novembre 2017)

TRASPORTI ED AMBIENTE

OCCORRE CHE IL TRASPORTO FACCIA MOLTO DI PIÙ PER CONTRASTARE IL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Il trasporto è la seconda fonte in termini di grandezza delle emissioni di gas serra nel mondo, rappresentando più di un quinto di tutte le emissioni.

Ma il progresso nella riduzione di tali emissioni è fra i più lenti di tutti i settori, avverte Eric Sievers.

Eric Sievers è direttore degli investimenti della Ethanol Europe, che fa parte della Climate Ethanol Alliance.

“L'autotrasporto fa affidamento al 90% sui combustibili fossili e le emissioni di CO₂ derivanti dal trasporto stanno ancora crescendo.

Esse sono cresciute del 2,5% annualmente fra il 2010 ed il 2015 a livello globale e si avviano a diventare il maggior settore di emissioni di gas serra, specialmente nei paesi sviluppati.

Importanti negoziatori dell'Unione Europea e di altri paesi sono a Bonn per discutere come attuare l'Accordo di Parigi.

Se vogliamo effettivamente contrastare il cambiamento climatico e raggiungere l'obiettivo ben al di sotto dei 2 gradi Celsius dell'Accordo di Parigi, occorre fare molto di più.

Al momento attuale non siamo sulla strada giusta.

Secondo la AIE (Agenzia Internazionale dell'Energia), i provvedimenti per la decarbonizzazione del trasporto delineati nei contributi stabiliti a livello nazionale per l'Accordo di Parigi non sono sufficientemente ambiziosi per fargli raggiungere quell'obiettivo.

Allo scopo di conseguirlo, la AIE afferma che le emissioni del settore devono rimanere stabili dal 2015 al 2025 e diminuire rapidamente successivamente.

Per i paesi dell'OCSE occorre che essi calino del 2,1% annualmente fra il 2015 ed il 2025.

Se l'Europa vuole ridurre le emissioni di carbonio nel trasporto avrà bisogno di fare affidamento anche sull'uso dell'etanolo.

Si tratta di una tecnologia comprovatamente pulita, che diventa continuamente migliore, disponibile nell'entità necessaria per affrontare la sfida climatica posta dal trasporto.

L'etanolo riduce le emissioni di gas serra derivanti dal petrolio di più della metà ed è promosso dalla maggior parte delle importanti nazioni industriali nel mondo.

Gli Stati Uniti per più di un decennio hanno promosso politiche finalizzate ad incrementare l'uso dell'etanolo.



Il Brasile ha la più alta quota mondiale di uso di etanolo, avendo recentemente raggiunto il 27% dei carburanti per il trasporto.

La Cina ha appena annunciato che la E10 (una miscela del 10% di etanolo nel petrolio) sarà introdotta entro il 2020.

L'India punta alla E10 entro il 2022.

Anche il Canada ed altri paesi asiatici ed americani stanno seguendo a ruota e valutano provvedimenti simili.

Il vantaggio climatico dell'etanolo utilizzato come carburante per il trasporto è riconosciuto in tutto il mondo.

La Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici concorda sul fatto che l'etanolo e gli altri biocarburanti sostenibili abbiano un ruolo importante da svolgere nella decarbonizzazione nei prossimi decenni.

L'Unione Europea tuttavia finora è stata contraddittoria nel proprio processo decisionale rispetto a questo carburante sebbene l'etanolo venga utilizzato in Europa in una dose in continua crescita e nonostante il supporto pubblico dell'Unione Europea ai biocarburanti.

Al di là dei vantaggi climatici, l'Unione Europea dovrebbe considerare come la produzione di etanolo apporti vantaggi alla società in termini di sviluppo rurale, creazione di posti di lavoro nelle comunità rurali svantaggiate, aumento dell'autonomia energetica e riduzione delle conseguenze sulla salute compresa la diminuzione delle polveri sottili note come particolati.

In prosecuzione della COP23, è importante osservare la realtà e le future tendenze.

Il parco dei veicoli con motore a combustione interna sta ancora crescendo e l'elettrificazione richiederà tempo affinché possa avere un impatto sul mercato automobilistico.

Si prevede che i veicoli su strada oggi, e la maggior parte di quelli nei decenni a venire, continueranno ad utilizzare olii combustibili.

Il principale carburante del trasporto si baserà ancora sui fossili persino nel 2040.

Il dirottamento modale, l'imposizione fiscale sull'energia e l'internalizzazione dei miliardi di dollari degli effetti esterni negativi del petrolio sono insufficienti affinché si possano raggiungere gli obiettivi dell'Accordo di Parigi.

Se l'Europa vuole conseguire la propria meta della decarbonizzazione del trasporto nell'Unione Europea occorre semplicemente una combinazione di soluzioni per l'energia rinnovabile, compresi i carburanti a basse emissioni come il rinnovabile e prodotto in modo sostenibile etanolo europeo.

Esso comporta in media un risparmio di gas serra del 64% rispetto al petrolio.

Esso rappresenta altresì il modo più economicamente vantaggioso di ridurre le emissioni nel trasporto.

L'Unione Europea oggi può contare su di esso per conseguire i risultati nei settori che non rientrano nel Sistema di Scambio delle Emissioni".

(da: euractiv.com, 14 novembre 2017)

LEGISLAZIONE

TRIBUNALE TEDESCO EMETTE UNA SENTENZA ESEMPLARE SUGLI EQUIPAGGI NON APPARTENENTI ALL'UNIONE EUROPEA CHE LAVORANO NELLE ACQUE TEDESCHE

Nello scorso mese di ottobre, la *Atlantic Tonjer* stava lavorando in mare nelle acque della Germania quando la polizia tedesca ha abbordato la nave e ha trasmesso al comandante ed agli armatori l'ordine di allontanare immediatamente dalla nave due membri dell'equipaggio, entrambi di nazionalità non appartenente all'Unione Europea.

Ai due membri dell'equipaggio è stato altresì intimato di lasciare il paese.

Questo ordine è stato emesso dalla polizia marittima sulla base del fatto che le persone di nazionalità non appartenente all'Unione Europea non erano autorizzate a lavorare a bordo di una "piattaforma di lavoro mobile" all'interno delle acque territoriali tedesche, il cui limite è di 12 miglia.

Uno dei due membri dell'equipaggio era il direttore di macchina e questa iniziativa è stata presa mentre la nave era effettivamente al lavoro in mare.

Gli armatori quindi hanno dovuto procurarsi un permesso urgente da parte dello stato di bandiera per restare in mare in attesa di trovare dei sostituti.



Malgrado l'eccellente operato degli altri ufficiali di macchina a bordo, questo ha fatto sì che la nave abbia dovuto operare senza direttore di macchina per 24 ore, cosa che ha costituito una chiara violazione degli accordi MLC relativi agli equipaggi, per non dire degli aspetti inerenti la sicurezza personale quando si allontana un ufficiale di spicco mentre la nave è operativa in mare.

La Atlantic Marine pertanto si è opposta alla decisione della polizia facendo ricorso al tribunale.

La sentenza

In primo luogo, il tribunale ha dichiarato di essere competente a decidere in materia, respingendo perciò il tentativo della Polizia Federale di deferire questa materia ad un tribunale diverso sostenendo che il proprio ordine era stato emesso per conto del Ministero degli Affari Interni dello stato del Meclemburgo-Pomerania Anteriore.

La corte ha ulteriormente deciso che la richiesta da parte della Atlantic Marine di sospendere gli ordini della polizia (tecnicamente parlando: di ripristinare l'effetto sospensivo delle obiezioni dell'armatore nei confronti degli ordini della polizia) era ammissibile e giustificata.

A giudizio del tribunale gli ordini della polizia erano chiaramente illegali.

Le motivazioni sono pertanto, riassumendo, le seguenti:

- la Polizia Federale non era competente ad emettere un ordine che stabiliva una scadenza per lasciare il territorio tedesco; solo la Ausländerbehörde (autorità di registrazione degli stranieri) sarebbe stata legittimata a prendere tale provvedimento;
- i prerequisiti per chiedere ai ricorrenti di lasciare il territorio tedesco non sono stati rispettati;
- non c'è nessun obbligo di visto o permesso di lavoro per i membri dell'equipaggio a bordo di una nave nelle acque territoriali tedesche;
- i ricorrenti erano in possesso di un visto Schengen sul passaporto biometrico che consente loro di entrare nel territorio di Schengen;
- la *Atlantic Tonjer* non può essere ritenuta una piattaforma di lavoro mobile; è piuttosto paragonabile ad una nave da recupero ed è considerata un battello marittimo.

Paul Crowther, amministratore delegato e presidente della Atlantic Marine & Aviation LLP, ha fornito questa informazione ai propri contatti con cui è collegato sulla base del fatto che la Atlantic Marine vorrebbe assicurarsi che tutti i marittimi venissero trattati in modo equo e corretto ai sensi della normativa internazionale e non fossero discriminati per motivi di nazionalità.

La Atlantic Marine è stata appoggiata dal suo equipaggio e dal suo comandante in tale vicenda e ne è orgogliosa.

Da allora si è appreso che diversi altri armatori hanno avuto problemi simili, compreso un armatore tedesco, e pertanto Crowther ritiene che questo articolo possa fungere da guida nel caso che tale evento si ripeta.

Si dovrebbe notare che la polizia tedesca ha 14 giorni per appellarsi avverso la decisione e che quindi essa non è ancora definitiva.

Il principio e la sentenza sono stati entrambi riportati qui e Crowther ritiene che sia importante che gli armatori ed i noleggiatori prendano nota di questa sentenza e supportino la normativa internazionale in ordine agli equipaggi non appartenenti all'Unione Europea.

La *Atlantic Tonjer* ha proseguito nel contratto di noleggio dopo la visita della polizia e ha svolto un riuscito noleggio per i clienti della Atlantic Marine.

Sono andate perdute solo poche ore di tempo operativo in conseguenza dell'iniziativa della polizia, ma, grazie all'istanza presentata ai giudici, Crowther è lieto di affermare che i propri equipaggi comunitari o meno possono continuare a lavorare e supportare la flotta della Atlantic Marine nelle acque tedesche con la consapevolezza di essere legittimati ad esserci e di lavorare a bordo.

(da: hellenicshippingnews.com, 15 novembre 2017)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

SVELATO IL CAMION SEMI DELLA TESLA: IL VEICOLO ELETTRICO HA UN'AUTONOMIA DI 800 KM ED ACCELERA DA 0 A 100 KM/H IN CINQUE SECONDI

La Tesla ha lanciato due nuovi veicoli il 21 novembre: il camion Semi e la Roadster 2.0.

L'evento di lancio per il camion tutto elettrico si è svolto a Hawthorne, in California, ed è stato trasmesso in diretta attraverso il sito web della società.

L'amministratore delegato della Tesla, Elon Musk, ha condotto la presentazione del nuovo veicolo affermando: "Vogliamo un veicolo che venga percepito come incredibile e che acceleri come nessun altro".

Incredibilmente il camion Semi può accelerare da 0 a 100 km/h in appena cinque secondi e, anche a pieno carico di 36,3 tonnellate è in grado di accelerare da 0 a 100 km/h in soli 20 secondi.



Il Semi può altresì viaggiare sino ad una pendenza del 5% a pieno carico a 105 km/h, rispetto ad un diesel che può viaggiare a 70 km/h,

guadagnando il 50% ogni 1,6 km rispetto ad un camion diesel grazie alla maggiore velocità.

I camion diesel sono più costosi del 20% rispetto ad un Semi sino dal primo giorno.

Il nuovo camion elettrico avrà una rispettabile autonomia di 800 km a pieno carico e a 100 km/h.

"Poiché questo camion non ha cambio, non si deve continuamente cambiare marcia" afferma Musk.

“Il camion ha una marcia sola.

Non ci sono problemi.

È come guidare una Tesla, una Model S o una Model X o una Model 3, solo che è grosso”.

Elon Musk ha descritto la sua autonomia di 800 km come “lo scenario peggiore” alludendo ad un’autonomia notevolmente più ampia in mancanza di un carico ingente.

Ci sono motori su ciascuna ruota che modificano la coppia ed eliminano la possibilità di in traversamento.

Il modello progettuale del camion si è ispirato ad un “proiettile” e ha un coefficiente di resistenza aerodinamica migliore di quello di una iper-automobile Bugatti Chiron.

Il camion Semi ha un coefficiente di resistenza aerodinamica dello 0,36 rispetto allo 0,38 della Chiron.

Gli autisti del Semi siedono al centro anziché su un lato e sono affiancati da due schermi tattili come avviene sulla Model 3.

È stata dichiarata un’affidabilità di 1,6 milioni di km prima che il camion si guasti, nonché che esso può comunque funzionare in modo più veloce ed efficiente di un camion diesel.

Il veicolo sarà inoltre disponibile in tutta una gamma di colori.

Funzionerà ad energia solare e sarà in grado di ricaricarsi nella nuova rete “Mega Charger”.

La dotazione di serie comprende il pilota automatico a supporto della frenata e del mantenimento della corsia.

La prenotazione costerà 5.000 dollari USA e la produzione inizierà nel 2019.

(da: express.co.uk, 21 novembre 2017)

STUDI E RICERCHE

"IL PRESTIGIO E NON LA NECESSITÀ" SPINGE LE ORDINAZIONI DI PORTACONTAINER GIGANTI

Sembra che sia il prestigio e non la necessità a spingere l'ultima valanga di ordinazioni di ULCVs (portacontainer giganti) e, come ritiene la ditta di analisi di trasporto marittimo containerizzato Drewry, voler essere il vettore più grande a quanto pare pesa più del senso economico.

L'analista afferma che le domande rivolte in maggior numero nel corso del suo webinar sulle prospettive del mercato containerizzato, svoltosi nello scorso mese di ottobre, siano state in ordine a se altri vettori seguiranno la CMA CGM e la MSC con un'ulteriore frenesia di ordinazioni di portacontainer giganti di oltre 18.000 TEU.

"La nostra risposta in quella occasione è stata che pensiamo che ciò sia improbabile, ma non impossibile" afferma la Drewry nel rapporto *Container Insight Weekly* del 13 novembre.

"Da allora, la Cosco Shipping Holdings ha annunciato piani finalizzati a



raccogliere fondi per l'enorme cifra di 1,9 miliardi di dollari USA mediante l'emissione di nuove azioni che saranno utilizzati in parte per finanziare l'acquisizione di 20 nuove navi, comprese 11 unità di oltre 20.000 TEU e nove nella più

modesta fascia dimensionale da 13.800 a 14.500 TEU.

Nel contempo, la linea di navigazione coreana HMM (Hyundai Merchant Marine) ha altresì smentito vari rapporti secondo cui essa starebbe programmando di concedersi il lusso di acquisire qualcosa come 14 navi di dimensioni sino a 22.000 TEU.

Pur essendo dimostrato che nessun analista può avere sempre ragione, la Drewry afferma che gli ultimi sviluppi evidenziano "la mancanza di presupposti

logici che si possano ragionevolmente applicare quando si prevedono programmi di nuove costruzioni”.

Ha poi aggiunto: “Il nostro fondamento logico per essere dubbiosi riguardo alle nuove ordinazioni comprende i limiti finanziari, il latente eccesso di capacità nel mercato e le dimensioni degli attuali registri delle ordinazioni.

Inoltre, riteniamo che l’argomento delle economie di scala a giustificazione della volontà di mantenere le ULCVs al primo posto sia errato dal momento che il risparmio dei costi in mare è contrastato dai costi più alti in porto, che in teoria dovrebbero aver ridotto l’interesse del settore nei loro confronti”.

L’anno scorso la Drewry ha realizzato uno studio di simulazione degli impatti operativi e finanziari sulle linee di navigazione, gli operatori terminalistici, i porti e altri soggetti interessati della filiera distributiva alla luce dell’incremento delle dimensioni delle navi sino a 18.000 TEU ed oltre.

Lo studio ha constatato che le economie di scala delle meganavi funzionano per la filiera distributiva complessiva solo se i terminal sono in grado di incrementare la produttività in linea con gli incrementi delle dimensioni navali, nota la Drewry.

“Chiaramente, non tutti condividono la nostra opinione sui ritorni in diminuzione delle ULCVs, e naturalmente le limitazioni finanziarie che abbiamo menzionato non si applicano a tutte le imprese del settore” ha aggiunto.

“La cinese Cosco, ad esempio, dispone di ampie risorse supportate dallo stato di modo che si può quasi permettere di giocare secondo le proprie regole”.

La Drewry ritiene che l’attuale registro delle ordinazioni sia molto sbilanciato verso l’alto, con le navi da 18.000 TEU ed oltre che rappresentano quasi il 50% di tutte le navi la cui consegna è prevista entro la fine del 2020.

“Sulla base delle attuali prospettive della domanda, si tratta di una percentuale verosimilmente già superiore a quello che viene richiesto a breve e medio; pertanto, l’aggiunta delle ordinazioni della Cosco e di quelle possibili della HMM alla composizione finirà solamente per danneggiare le possibilità dei vettori di conseguire l’equilibrio fra domanda ed offerta” osserva la Drewry.

La Drewry ha inoltre messo in evidenza la disomogenea distribuzione delle ULCVs attive ed ordinate fra operatori ed alleanze.

“L’ordinazione della CMA CGM ha avuto un po’ di senso poiché essa l’ha aiutata a stare al passo con i suoi rivali più prossimi nel gioco della classifica, dal momento che la compagnia di navigazione francese ha una relativa carenza di portacontainer giganti in confronto alla Maersk Line ed alla MSC, anche se essa deve anche far fronte ad una agguerrita concorrenza da parte della

espansionista Cosco, che minaccia il suo predominio nella Ocean Alliance” osserva la Drewry.

“Pertanto, abbiamo valutato che qualsiasi futura ordinazione di ULCVs dovrebbe provenire da un operatore che all’interno di un’alleanza ne abbia di meno”.

L’ovvio candidato ad utilizzare quei parametri sarebbe la The Alliance, che comprende la Hapag-Lloyd, la Yang Ming e le tre linee di navigazione giapponesi (NYK, MOL e K Line) che l’anno prossimo fonderanno le operazioni containerizzate nel marchio ONE (Ocean Network Express), afferma la Drewry.

La sua flotta di navi da 18.000 TEU ed oltre sarà a malapena di un quinto rispetto alle dimensioni di quella della 2M quando tutte le nuove consegne saranno state consegnate.

“Abbiamo valutato improbabili le ordinazioni di portacontainer giganti da parte di questo gruppo a causa di risorse finanziarie più limitate e perché nulla in occasione delle loro esternazioni pubbliche suggeriva che qualcuna di loro avrebbe fatto qualcosa di clamoroso” dice la Drewry.

“Qui, almeno, sembra di essere stati corretti nella nostra valutazione, dato che il mese scorso l’amministratore delegato della ONE Jeremy Nixon ha affermato: “Non sono convinto dalle grosse navi; non ritengo che questa sia la via da seguire”.

Al di fuori dei primi 20 in classifica, due vettori a cui prestare attenzione quali potenziali acquirenti di ULCVs a causa dei loro discorsi espansionisti in precedenza sono la iraniana IRISL e la nuova arrivata SM Line della Corea del Sud, sottolinea la Drewry.

Conclude la ditta di analisi: “Le compagnie di navigazione che hanno le motivazioni più logiche per ordinare portacontainer giganti probabilmente non lo faranno, mentre le compagnie di navigazione che ne hanno in abbondanza sono le più interessate ad inserire nuove unità nelle proprie flotte.

Il supposto prestigio di essere il maggior vettore al momento sembra pesare di più della ragionevolezza economica”.

(da: lloydsloadinglist.com, 13 novembre 2017)

REEFER

LA HAPAG-LLOYD IMPIEGA I REEFER R513A

Il vettore tedesco sarà il primo ad impiegare l'unità della Maersk Container Industry in sostituzione della R134A in una grande flotta di contenitori refrigerati.

La MCI (Maersk Container Industry) e la Hapag-Lloyd hanno fornito maggiori particolari riguardo alla grossa ordinazione di reefer che il vettore aveva effettuato all'inizio di quest'anno.

Come riportato in precedenza, la Hapag-Lloyd ha ordinato 7.700 reefer e ha ora confermato che 3.700 dei contenitori saranno reefer Star Cool Integrated della MCI, consegnati dalle fabbriche della MCI a Qingdao in Cina ed a San Antonio in Cile.

“Di queste unità, 1.000 Star Cool saranno raffreddati dal sistema refrigerante eco-compatibile R513A con un Potenziale di Riscaldamento Globale inferiore del 56% rispetto al refrigerante R134A comunemente utilizzato” afferma la MCI.



Il Potenziale di Riscaldamento Globale della R134A è di 1360 ed il passaggio alla R513A abbassa quella cifra fino a 573.

Non si tratta ancora della bassa cifra di 20 o ancora meno che enti come l'Agencia Federale per l'Ambiente della Germania valutano che sia quella alla quale il settore dovrebbe lavorare, ma nel contesto delle odierne operazioni refrigerate è comunque un significativo passo avanti.

“Siamo lieti di introdurre un'altra soluzione refrigerante a basso Potenziale di Riscaldamento Globale nella nostra flotta con i primi 1.000 contenitori Star Cool Integrated” dichiara Niklas Ohling, direttore senior della Hapag-Lloyd.

“Ridurre le emissioni di carbonio rappresenta un obiettivo fondamentale della nostra agenda relativa alla sostenibilità e noi crediamo nel potenziale dei

refrigeranti eco-compatibili quale importante elemento per il conseguimento di questo obiettivo.

Allo stesso tempo, ci siamo assicurati nelle prime prove sul campo con la MCI che la qualità del carico e l'efficienza energetica restino impregiudicate dal nuovo refrigerante”.

“Condividiamo l'ambizione della Hapag-Lloyd di ridurre il proprio impatto ambientale e siamo lieti che essi abbiano nuovamente scelto la soluzione della Star Cool Integrated” aggiunge Søren Leth Johannsen, responsabile commerciale della MCI.

“È stato imperativo per noi offrire una soluzione refrigerante che non solo sia migliore per l'ambiente, ma che possa anche essere impiegata qui e adesso, in futuro e nelle flotte Star Cool attuali.

Questo protegge l'investimento dei nostri clienti e consente un graduale cambiamento della tecnologia e della normativa”.

Alcuni produttori di macchinari reefer stanno promuovendo i nuovi refrigeranti come sostituzione “informale” degli attuali prodotti, ma non è sempre chiaro che cosa questo significhi.

La MCI spiega che tutte le unità Star Cool prodotte successivamente al luglio 2017 possono essere equipaggiate con la R513A ovvero come “R513A ottimizzata”, consentendogli di essere convertite “in qualsiasi momento senza modifiche”.

Le unità Star Cool prodotte prima di luglio 2017 sono descritte come “pronte per la R513A”, il che significa che possono essere adattate per funzionare come R513A con modifiche solo minori.

I 3.700 contenitori comprendono 1.000 unità dotate del sistema di atmosfera controllata della MCI, che la Hapag-Lloyd utilizzerà per ampliare i propri servizi “ExtraFresh” ed “ExtraFresh Plus”, i quali rallentano la maturazione della frutta e della verdura, consentendogli di essere trasportate per periodi più lunghi senza eccesso di maturazione o decomposizione.

“Lavorando assieme alla MCI, siamo stati in grado di perfezionare la tecnologia di atmosfera controllata per offrire il nostro servizio ExtraFresh Plus” afferma Ohling.

“Questo servizio consente pure alla frutta estremamente sensibile come i mirtilli ed i litchi di essere trasportata al livello desiderato di qualità ed al grado desiderato di maturazione.

Con queste nuove ordinazioni di container con la MCI stiamo ampliando la nostra posizione ed investendo nell'espansione della nostra offerta ExtraFresh Plus allo scopo di soddisfare le esigenze dei nostri clienti in tutto il mondo".

"La Hapag-Lloyd è stata determinante per la promozione dei servizi di atmosfera controllata in ordine a nuove derrate come i carichi di mirtilli e litchi" aggiunge Johannsen.

"Grazie al nostro stretto ed agile partenariato che dura da oltre un decennio, siamo stati in grado di collaudare la tecnologia di atmosfera controllata su nuove derrate unitamente agli esportatori ed ai coltivatori interessati in Africa ed in Sudamerica".

(da: worldcargonews.com, 21 novembre 2017)

TECNOLOGIA INFORMATICA

IL BOXTECH AMPLIA LA PROPRIA STRUMENTAZIONE PER CONTRIBUIRE A RINTRACCIARE I CONTENITORI "PERDUTI"

Il BIC (Bureau International des Containers) ha introdotto nuove funzioni per il proprio database sugli equipaggiamenti di contenitori BoxTech che consentirà la registrazione delle vendite di box così come rilascerà avvisi in caso di fallimenti di operatori.

Secondo il BIC, la CMA CGM e la Maersk hanno già adottato le nuove funzioni ed il Bureau sta "lavorando sodo" per far iscrivere la MSC ed altri vettori.

L'organizzazione senza fini di lucro con sede a Parigi funge da registro mondiale degli identificativi dei container ed afferma che la funzione di avviso "venduto" si occuperà del problema sinora presente della cessione di contenitori utilizzati illegalmente.

"Ciò contribuirà ad impedire la circolazione di container impropriamente contrassegnati con il marchio del precedente proprietario, migliorando la sicurezza, riducendo il rischio e contribuendo ad incoraggiare l'appropriata neutralizzazione dei contenitori venduti" afferma il BIC.

Ai box che vengono venduti nel mercato dei contenitori di seconda mano si dovrebbero idealmente cancellare gli identificativi, ma nella prassi questo non viene sempre fatto a causa del gran numero delle unità coinvolte.

"La CMA CGM è stata una dei primi ad adottare il BoxTech e la Maersk una dei più recenti" afferma il segretario generale Douglas Owen.

"Entrambe hanno fornito contributi che sono stati determinanti per lo sviluppo di nuove idee e di aggiornamenti per il BoxTech, in particolare la nuova funzione per la vendita di contenitori" ha spiegato.

Ingrid Uppelschoten Snelderwaard, responsabile degli equipaggiamenti della Maersk Line, afferma: "La nuova funzione di vendita dei contenitori offre ulteriore chiarezza, mostrando una chiara linea di demarcazione fra la nostra flotta attuale ed i contenitori che sono stati venduti".

Un secondo nuovo miglioramento è rappresentato dalla funzione "Avviso per il Recupero" di BoxTech che consente ai proprietari di contenitori ed alle società di leasing di creare liste di soggetti da avvisare per unità specifiche in caso di fallimento o in situazioni di contenitori persi o rubati.

Infatti, quando la Hanjin Shipping è crollata l'anno scorso, le società di leasing avevano circa 750.000 TEU di equipaggiamenti noleggiato al vettore sudcoreano.

I container erano disseminati in tutto il mondo: bloccati sulle navi, chiusi nei terminal e nei depositi di magazzinaggio, fermati dai creditori ed abbandonati dai caricatori che avevano rifiutato la restituzione da parte dei depositi e dei terminal.

C'è voluto quasi un mese dalla disfatta della Hanjin perché i gruppi di leasing fossero in condizione di pubblicare un avviso congiunto tramite la COA (Associazione Proprietari di Contenitori), con un elenco dei numeri identificativi dei container che stavano cercando di recuperare.

In una dichiarazione rilasciata mediante la COA si leggeva: "Se vi imbattete in qualche equipaggiamento in precedenza noleggiato alla Hanjin, questo documento contribuirà ad identificare il vero proprietario e ad agevolarne la restituzione".

Per quanto il nuovo BoxTech non avrebbe potuto alleviare la botta finanziaria per i proprietari dei contenitori derivante dal mancato pagamento dell'affitto giornaliero, così come quella inerente alla cessazione prematura dei contratti di leasing, avrebbe però aggiunto la tanto necessaria trasparenza alle operazioni di recupero.

Virginie Charroyer, vice segretario generale per i nuovi codici presso il BIC, ha dichiarato a *The Loadstar* che si spera che altri vettori e proprietari di contenitori possano seguire l'esempio della CMA CGM e della Maersk aderendo alle nuove funzioni, migliorando così ulteriormente la trasparenza e la sicurezza del settore.

Il BIC ha partecipato alla fiera *Intermodal Europe* svoltasi ad Amsterdam dal 28 al 30 novembre.

(da: *theloadstar.co.uk*, 28 novembre 2017)

IN CALENDARIO

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

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