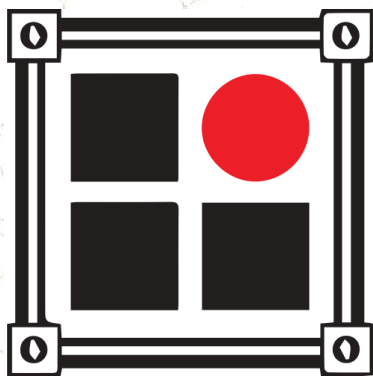




Notiziario

15 luglio 2018

Link road, rail, sea!

ANNO XXXVI
Numero del 15 luglio 2018

NOTIZIE C.I.S.CO.

C.I.S.CO. ALLA 6^A GLOBAL RAIL FREIGHT CONFERENCE Pag. 3

PORTI

L'ASSOCIAZIONE DEI PORTI BRITANNICI CHIEDE LA CONTINUITÀ ALLA FRONTIERA
 IN VISTA DEL LIBRO BIANCO SULLA BREXIT " 4

TRASPORTO MARITTIMO

I CARICATORI "RICEVONO QUELLO PER CUI PAGANO" " 7

TRASPORTO FERROVIARIO

CITTÀ DI FRONTIERA IN EUROPA ORIENTALE SOTTO PRESSIONE A CAUSA DEL BOOM
 DELLA VIA DELLA SETA FERROVIARIA " 10

TRASPORTO STRADALE

VOLVO E FEDEX USANO L'ASSISTENZA ALL'AUTISTA PER LA MARCIA IN PLOTONE " 15

TRASPORTO AEREO

PROBABILMENTE LA PESANTE CARENZA DI PILOTI ED IL MINOR NUMERO AEREI CARGO
 DISPONIBILI COMPORTERÀ UNA PIÙ RAPIDA ADOZIONE DEI DRONI " 17

TRASPORTI ED AMBIENTE

UNO STUDIO AVVERTE CHE L'UNIONE EUROPEA STA PRENDENDO LA DIREZIONE SBAGLIATA
 RIGUARDO AL GAS NATURALE LIQUEFATTO NEL TRASPORTO MARITTIMO " 20

COMMERCIO INTERNAZIONALE

LE GUERRE COMMERCIALI MINACCIANO DI SABOTARE IL RILANCIO DEI CONTENITORI " 23

LOGISTICA

LA PANALPINA LANCIA IL "DIGITAL HUB" PER ACCOGLIERE L'INNOVAZIONE " 26

STUDI E RICERCHE

DYNAMAR: 124 VETTORI FUNGONO DA OPERATORI DI RACCORDO IMPIEGANDO UNA CAPACITÀ COMMERCIALE ANNUA DI 43 MILIONI DI TEU	Pag. 29
---	---------

IN CALENDARIO	" 33
----------------------------	------

15 luglio 2018

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.

C.I.S.CO. ALLA 6^A GLOBAL RAIL FREIGHT CONFERENCE

Il Presidente del BIC (Bureau International des Containers) e Segretario Generale di C.I.S.Co. Giordano Bruno Guerrini ha partecipato alla 6^a *Global Rail Freight Conference*, svoltasi a Genova dal 26 al 28 giugno scorso.

Il suo intervento, nel corso della 7^a sessione sulla "Integrità della Filiera Logistica", ha illustrato il BIC e le sue attività.

Dopo una descrizione delle sue caratteristiche:

- organizzazione non governativa costituita nel 1933
- oltre 2.100 membri in più di 120 paesi
- attivo nella promozione della protezione personale e della sicurezza, della standardizzazione e dell'efficienza
- status di osservatore ufficiale presso IMO, World Customs Organization, UNECE ed Unione Europea
- sede a Parigi
- 23 enti nazionali di registrazione

il Presidente Guerrini ha indicato i quattro pilastri del database del BIC, che contribuiscono a rendere il settore più protetto, sicuro, efficiente ed orientato alla digitalizzazione: BIC Codes (1969), Locodes (2001), ACEP (2013) e BoxTech (2016).



Guerrini ha sottolineato come senza un linguaggio comune nei codici prevalgano le inefficienze, fra cui gli sprechi di tempo, la reimmissione di dati, la riprogrammazione dei sistemi, il cambio dei depositi ed i nuovi depositi, le e-mail e le chiamate telefoniche, l'incertezza ed altro ancora.

Questo sistema (o la sua mancanza) non è inoltre pronto al futuro!

Il Presidente del BIC ha poi illustrato la crescita in corso del database BoxTech, terminando con una illustrazione dei rapidi successi conseguiti nel campo della sicurezza di persone e cose: registro delle risorse containerizzate, applicazioni istantanee, targa elettronica CSC, operazioni intermodali senza soluzioni di continuità, codice ed ubicazione combinati, geolocalizzazione.

PORTI

L'ASSOCIAZIONE DEI PORTI BRITANNICI CHIEDE LA CONTINUITÀ ALLA FRONTIERA IN VISTA DEL LIBRO BIANCO SULLA BREXIT

Poiché il Consiglio dei Ministri del Regno Unito si sta preparando ad una trasferta presso la residenza Chequers del Primo Ministro questa settimana, la BPA (British Ports Association) ha sollecitato i Ministri ad approvare una proposta che assicurerà che le merci continuino a fluire senza interruzioni fra i porti del Regno Unito e dell'Unione Europea dopo la Brexit.

Commentando l'imminente revisione delle proposte relative al "modello" doganale, l'amministratore delegato della BPA Richard Ballantyne ha dichiarato: "Stiamo aspettando ansiosamente l'esito delle discussioni in seno al Consiglio dei Ministri e dell'imminente Libro Bianco sulla Brexit."



Le relazioni doganali del Regno Unito con l'Unione Europea dopo la Brexit imporranno che quasi la metà dei nostri traffici venga trattata alla frontiera.

Per i porti dei traghetti ro-ro del Regno Unito, che rendono possibile la maggior parte di questi traffici, le implicazioni sono particolarmente significative dal momento che le procedure finalizzate a permettere che decine di migliaia di veicoli pesanti passino ogni giorno attraverso i porti del Regno Unito e dell'Europa devono ancora essere concordate.

In relazione a questo settore i nuovi controlli alla frontiera potrebbero avere un pesante impatto sui porti del Regno Unito così come comportare altri ritardi e costi per i traffici del Regno Unito".

La BPA esercita pressioni affinché possa continuare il libero flusso di merci attraverso i porti del Regno Unito e dell'Unione Europea dopo la Brexit.

Questo è specialmente essenziale presso i porti dei traghetti ro-ro, in cui le merci sui veicoli pesanti e sui semirimorchi vengono attualmente caricate sulle navi e da loro scaricate virtualmente senza interruzioni.

Questi porti rendono possibile una varietà di traffici fra cui i beni di consumo, i carichi deperibili ed il trasporto merci "just in time".

La BPA ed i partner nel settore del trasporto avevano in precedenza accolto favorevolmente le finalità delineate nella proposta di Partenariato Doganale del governo per preservare la fluidità alla frontiera, ma tale proposta potrebbe essere complicata da gestire e non è gradita ad alcuni politici.

Ogni forma di dogana o di altra verifica regolamentare è potenzialmente perturbatrice di queste importanti filiere distributive.

Se devono esserci controlli alla frontiera, la BPA sostiene che essi debbano essere portati lontano dai colli di bottiglia portuali.

Continua Ballantyne: "Occorrerà che ogni accordo a lungo termine sulle frontiere riguardi non solo le dogane ma anche altre questioni come gli standard ambientali e sanitari per i prodotti di origine animale o vegetale.

Potrebbero potenzialmente essere richiesti controlli sugli alimenti ed i carichi organici una volta che il Regno Unito avrà abbandonato l'Unione Doganale ed il Mercato Unico.

Anche la tempistica sarà un fattore essenziale tanto che in qualsiasi accordo sarà decisivo il fatto che vi sia tempo per i porti di adattarsi allo scopo di evitare disservizi.

Si è parlato di soluzioni informatiche per alcune procedure doganali che potrebbero contribuire a risolvere molti dei problemi.

Tuttavia, in assenza di un accordo, occorrerà che vengano assunte decisioni in ordine a come si raccolgono le informazioni ed a come vengono davvero intraprese molte delle ispezioni materiali dei carichi effettuate dal personale alle frontiere per varie ragioni.

La semplice risposta è che nell'interesse dei traffici queste attività dovrebbero avvenire lontano dai porti.

Inoltre al trasporto merci ed alla logistica occorrerà tempo per prepararsi di modo che quei traffici continuino a circolare liberamente nei porti il "giorno uno" ogniqualvolta sia possibile".

La BPA ha chiesto al governo di cercare la compatibilità con l'Unione Europea in relazione agli standard sanitari per vegetali ed animali, i quali potrebbero comportare potenziali problematiche per alcuni porti ed in particolare per i terminal traghetti ro-ro.

Si tratta di una parte fondamentale per assicurare che i traffici continuino a circolare liberamente attraverso i porti britannici dopo la Brexit.

Ai sensi delle attuali regole dell'Unione Europea, i prodotti vegetali ed animali potrebbero essere soggetti ad un regime ispettivo assai destabilizzante alla frontiera.

Ciò potrebbe essere problematico per tutti i tipi di porti che movimentano tali traffici europei ma le difficoltà maggiori sarebbero quelle relative ai veicoli pesanti nei porti come Dover, Holyhead, Immingham and Portsmouth.

Richiedere ai camion di fermarsi e sottoporsi ad ispezioni che fanno perdere tempo nei porti comporterebbe notevoli disservizi alla frontiera e creerebbe congestioni attorno ai porti.

(da: hellenicshippingnews.com, 4 luglio 2018)

TRASPORTO MARITTIMO

I CARICATORI "RICEVONO QUELLO PER CUI PAGANO"

La scarsa affidabilità del trasporto marittimo containerizzato è l'inevitabile risultato delle basse tariffe di nolo marittimo e pertanto i caricatori non dovrebbero sorprendersi perché il livello dei servizi ha continuato a decadere, secondo un consulente senior che ha lavorato con numerose linee di navigazione e con proprietari del carico beneficiari.

Gary Ferrulli, ex dirigente senior di una compagnia di navigazione di linea ed ora amministratore delegato della Global Logistics & Transport Consulting, scrive in un articolo del 9 luglio su *Lloyd's Loading List* che un rapporto di giugno della Drewry, commissionato dallo ESC (European Shippers' Council), concernente il declinante livello del servizio ai clienti da parte dei vettori marittimi, "non dovrebbe essere una sorpresa per nessuno, se si guardano i risultati finanziari del settore negli ultimi sette anni e mezzo e sapendo che le tariffe sono diminuite del 50% negli ultimi 20 anni, in termini reali".

Nota Ferrulli: "A queste condizioni, bisogna rinunciare a qualcosa, ed è il livello di servizio di tutti i tipi.

Per coloro che non lo capiscono, il detto è: 'ricevi quello per cui paghi' ".

Nel corso di regolari riunioni con i proprietari del carico beneficiari, egli ha



osservato che la maggior parte di loro afferma che pagherebbe di più per un servizio migliore e che "quando si sono trovati di fronte alla reale opzione, non la usano per gran parte del carico".

Ferrulli ha citato l'esempio della Maersk, la linea di navigazione con il migliore record di prestazioni nel settore, che addebita 150-250 dollari USA in più rispetto agli altri vettori di prima schiera, ma che non è riuscita ad espandersi al di là di una sequenza che sposta in media 1.000 carichi alla settimana.

Ma a suo dire l'insuccesso nel migliorare gli standard è anche "colpa dei vettori marittimi.

Come per il sovrapprezzo per il carburante, essi si concentrano sui volumi e sulla quota di mercato e non sulla redditività”.

Per quanto, in teoria, i caricatori potrebbero persuadere i vettori a migliorare il servizio con un livello tariffario più alto, “non si può avviare un servizio ‘veloce e affidabile’ con una manciata di clienti” dato che pochissimi responsabili della filiera distributiva o della logistica sono incentivati a privilegiare la qualità rispetto al prezzo.

“Quanti hanno incentivi che possano compensare i propri indicatori-chiave di prestazione di ‘contenimento dei costi’?” si chiede Ferrulli.

“Lo fanno tutti: la direttiva giunge dall’alto.

E si tratta dei pezzi grossi; si pensi ai commercianti, ai grossisti eccetera: essi devono ottenere le tariffe più basse per conseguire qualche margine per la propria redditività”.

Sta, perciò, ai vettori “controllare il proprio destino”, sostiene, aggiungendo: “Essi possono gestire la capacità se lo vogliono.

Lo hanno fatto alla fine del 2009 fin dentro al 2010 e hanno avuto un giro d’affari di 30 miliardi di dollari USA, da una perdita di 22 miliardi di dollari USA ad un guadagno di 8 miliardi di dollari USA nel giro di un anno.

Hanno gestito oltre 600 navi.

Hanno creato il modello e ha funzionato.

Hanno fatto soldi.

E non hanno mai più realizzato qualcosa di lontanamente simile”.

Ma dopo un’annata decente, le linee di navigazione “sono tornate al solito comportamento, alla caccia di volumi, a riempire navi ed alle quote di mercato” afferma Ferrulli.

“Esse hanno avuto (di nuovo) una grande opportunità ad agosto del 2016 quando la Hanjin ha staccato la spina.

Hanno avuto ciascuna una porzione dei notevoli volumi disponibili che la Hanjin non era stata in grado di trasportare e si sono disfatte di uno dei vettori orientati al prezzo.

Per quattro mesi esse hanno tenuto alte le tariffe e, come nel 2011, nel 2017 sono tornate al solito comportamento: alla caccia di volumi, riempire le navi e conseguire quote di mercato con il prezzo quale loro catalizzatore”.

Ferrulli afferma che il recente rapporto di Alphaliner in ordine a come, tenuto conto dell'inflazione, le tariffe siano state del 50% più basse rispetto a quelle di 20 anni fa, illustra come "questo sia un settore occupato da soggetti che, per qualche ragione, non sono orientati al profitto come accade per le altre aziende".

Cosa facile da spiegare nel caso dei vettori supportati dallo stato in Cina, in Corea ed a Taiwan, ma che non spiega il comportamento delle linee di navigazione europee "che dominano il settore, in mancanza della Cosco".

Ferrulli ammette che "non è una materia semplice con una singola questione", notando: "Ci sono circostanze complesse.

Ma la realtà sta in quelle parole: 'ricevi quello per cui paghi'; e non sono molti quelli che vogliono davvero pagare qualcosa in più".

Continua poi: "Se i caricatori si lamentano di un sovrapprezzo sul carburante di 50-65 dollari USA quando sanno perfettamente che il carburante è aumentato del 70% nel giro degli ultimi 19 mesi, quale vera opportunità c'è per una ragionevole conversazione sul prezzo ed il servizio ad esso collegato?".

Conclude Ferrulli: "Dall'altro lato della medaglia, i vettori devono forzare la mano: così come hanno fatto otto anni fa.

E se non vorranno farlo, per qualsiasi ragione dovranno escogitare qualcosa".

(da: lloydsloadinglist.com, 9 luglio 2018)

TRASPORTO FERROVIARIO

CITTÀ DI FRONTIERA IN EUROPA ORIENTALE SOTTO PRESSIONE A CAUSA DEL BOOM DELLA VIA DELLA SETA FERROVIARIA

La crescita dei servizi ferroviari containerizzati Asia-Europa è stata una delle grandi storie di successo negli ultimi cinque anni.

Tuttavia, una visita della *Reuters* alla città polacca di Malaszewicze, in prossimità della frontiera con la Bielorussia, ha mostrato il rovescio della medaglia di tale crescita: le autorità locali semplicemente non erano preparate al numero di ditte logistiche ferroviarie e di società ferroviarie cinesi che volevano passare da lì, anche se molti servizi sono stati oggetto di notevoli sovvenzioni.

La congestione è in aumento: ad un certo momento dell'anno scorso è stato detto che c'era una coda di un centinaio di treni in attesa di attraversare il confine e di entrare nel terminal di Malaszewicze.

* * *

Quando i treni merci dalla Cina avevano cominciato ad arrivare nella città di frontiera polacca di Malaszewicze quasi un decennio fa, erano considerati una novità in grado di spedire computer portatili ed automobili in Europa in appena due settimane, ma in modo assolutamente poco frequente, con un servizio al mese.

Tuttavia, un'impennata del numero di treni l'anno scorso, alimentata dai programmi di Pechino finalizzati a far crescere i traffici lungo le rotte dell'antica Via della Seta alla volta dell'Europa, ha fatto sì che le autorità venissero lasciate a lottare per far fronte alla domanda che era lievitata sino a 200 locomotive al mese.

Le spedizioni ferroviarie hanno sperimentato ritardi di oltre dieci giorni presso i porti terrestri sia in Europa che in Cina, essendosi impantanate a detta dei caricatori a causa delle infrastrutture insufficienti e degli arretrati della documentazione cartacea.

Si prevede che quella congestione si avvii a peggiorare dal momento che le autorità cinesi incoraggiano un ulteriore aumento dei volumi.

La situazione illustra come l'iniziativa cinese "Una Cintura Una Via" stia conseguendo qualche successo ma anche come i suoi partner stiano avendo dei problemi.

Secondo la China Railway, l'operatore nazionale, la rete ferroviaria, utilizzata da società come la Hewlett Packard, la società di articoli sportivi Decathlon e la produttrice di auto Volvo ha movimentato 3.673 viaggi ferroviari fra Cina ed Europa nel 2017 rispetto ai 1.702 nel 2016 ed agli appena 17 nel 2011.

Per vedere un grafico del China-Europe Railway Express, si può consultare il sito: www.tmsnrt.rs/2txkLZJ.

La rete resta poco redditizia e notevolmente supportata da sovvenzioni, ma le autorità delle città cinesi hanno lanciato nuovi servizi in modo entusiastico in seguito alla sua incorporazione nell'iniziativa "Una Cintura Una Via" avviata da quattro anni.

Nel 2016, il principale pianificatore statale della Cina aveva denominato la rete "China Railway Express" ed aveva dichiarato di volere che i viaggi dei treni raggiungessero il numero di 5.000 entro il 2020.

Ad aprile, afferma la China Railway sul proprio sito web, il numero dei servizi ferroviari regolari che collegano la Cina all'Europa sono balzati da appena uno nel 2011, quello da Chongqing a Duisburg in Germania, a 65 che collegano 43 città cinesi con 42 destinazioni in 14 paesi che comprendono la Spagna e la Gran Bretagna.

Carsten Pottharst, amministratore delegato della InterRail Europe, è fra il numero di spedizionieri di merci che hanno espresso la propria frustrazione alla *Reuters* in ordine alla congestione della rete, citando gli insufficienti investimenti governativi in infrastrutture ferroviarie europee.

"Essi hanno ritenuto che sarebbero arrivati, ma non pensavano che fossero di quelle dimensioni" ha dichiarato.

Congestione

Anche se la congestione si verifica in tutta la rete, molte delle frustrazioni dei caricatori sono dirette nei confronti di Malaszewicze, che movimentava pressappoco il 90% dei carichi.

Lì i contenitori che viaggiano dalla Cina attraverso il Kazakhstan, la Russia e la Bielorussia su binari a scartamento russo vengono trasferiti ad altri treni che viaggiano su binari a scartamento standard europeo.

Il porto terrestre ha lavorato circa 74.000 contenitori nel 2017, quattro volte i volumi movimentati nel 2015, facendo guadagnare alla Polonia – a detta delle

amministrazioni tributarie e doganali polacche - quasi 400 milioni di zloty (109,02 milioni di dollari USA) l'anno scorso in tasse e diritti doganali.

Ma la PKP Cargo, l'operatore ferroviario polacco controllato dallo stato che gestisce il terminal principale, aveva detto a marzo che l'infrastruttura esistente non era in grado di movimentare la crescita prevista.

La Europort, che gestisce un terminal ferroviario privato, aveva dichiarato alla fine del 2017 che c'erano code di 100 treni in attesa di entrare in Polonia dalla Bielorussia.



“Si tratta di un enorme problema e di un'enorme opportunità” aveva affermato a marzo l'amministratore delegato della PKP Cargo Czeslaw Warsewicz.

La PKP Cargo aveva affermato in una e-mail che al momento non c'erano code al proprio terminal e

che stava cercando di espandere la capacità e di cooperare con operatori terminalistici provati al fine di abbreviare i tempi di carico.

Il Ministero delle Infrastrutture polacco, nel contempo, ha dichiarato che il governo stava prendendo in considerazione l'ipotesi di aprire un secondo posto di frontiera con la Bielorussia.

Tuttavia, i caricatori affermano che i miglioramenti non si verificheranno abbastanza alla svelta.

Ciò preoccupa i locali come Krzysztof Iwaniuk, sindaco del comune di Terespol, che comprende in sé Malaszewicze, che ha visto come la città e le zone circostanti abbiano tratto vantaggio dal traffico ferroviario.

Nel corso di una recente visita a Malaszewicze, la *Reuters* ha visto contenitori marittimi blu scuro riportanti il logo del China Railway Express impilati nei terminal ferroviari, così come nuove strade e la sede centrale del governo locale.

Iwaniuk ha detto di essere preoccupato per il fatto che il piano di aggiornamento della PKP Cargo non terrebbe il passo della crescita dei volumi prevista e che la città perderebbe traffici a favore di altri hub di trasbordo.

“Stiamo lanciando un allarme affinché si colga questa opportunità storica” ha affermato.

“Se non utilizzeremo in modo appropriato questi cinque minuti della storia, il momento buono passerà”.

Obiettivi ambiziosi

In Cina, nel contempo, ci si aspetta che il flusso di contenitori in Europa continui ad impennarsi dal momento che le autorità cittadine cercano di superarsi l'un l'altra promuovendo la “Una Cintura Una Via”, l’iniziativa di politica estera distintiva del Presidente Xi Jinping.

Chongqing, nella Cina sudoccidentale, che ha registrato 663 viaggi l'anno scorso, punta all'effettuazione di 1.000 viaggi, mentre anche Xi'an, patria dell'esercito di terracotta cinese, vorrebbe raggiungere i 1.000 viaggi secondo i media statali e le dichiarazioni governative.

La città di Yiwu nella provincia orientale di Zhejiang, sede di uno dei maggiori centri commerciali all'ingrosso del mondo, ha in programma l'incremento del numero dei viaggi da 168 nel 2017 a 350 quest'anno, afferma Simon Jian, assistente del presidente della Yiwu Timex Industrial Investment, ditta fornitrice di servizi ferroviari.

I responsabili del settore affermano che la rete attualmente non è redditizia dal momento che i volumi di carico non hanno raggiunto un livello sostenibile ed i costi sono più alti rispetto a quelli della spedizione via mare.

Peraltro essa attira attività dalle imprese che vendono merci come le auto e l'elettronica perché è in grado di consegnarle qualcosa come 20 giorni prima rispetto al trasporto marittimo e ad un costo inferiore rispetto a quello del trasporto aereo.

“Probabilmente siamo riusciti a ridurre i nostri costi logistici grazie alla China Railway Express” afferma Hu Jie, un direttore della logistica con sede a Suzhou della Pegatron Corp, ditta produttrice di elettronica taiwanese che ha iniziato ad utilizzare la tratta ferroviaria nel 2015.

Per il momento i sussidi del governo cinese supportano le operazioni ferroviarie.

Uno studio pubblicato dalla Donghua University con sede a Shanghai l'anno scorso ha stimato che i governi provinciali in Cina hanno speso congiuntamente 303 milioni di dollari USA per sovvenzionare i treni-blocco Cina-Europa – generalmente quelli che trasportano merci alla volta di destinazioni senza essere stati smistati nel corso del viaggio – dal 2011 al 2016.

Jian ha detto che probabilmente occorrerebbe che le ditte facessero pagare 10.000 dollari USA per contenitore per realizzare un profitto ma che i sussidi hanno permesso loro di far pagare qualcosa come da 3.000 a 6.000 dollari USA per contenitore.

Alcune hanno offerto tariffe basse sino a 1.000 dollari USA per contenitore, circa lo stesso prezzi della spedizione via mare.

“È una situazione assai caotica” ha dichiarato.

Infrastrutture

Al momento attuale c'è una congestione molto minore nei viaggi di ritorno dall'Europa alla Cina, cosa che rispecchia il grande disavanzo commerciale fra i due partner.

Fonti del governo polacco hanno dichiarato che c'è preoccupazione in ordine al fatto che la Cina non stia facendo abbastanza per aprire i propri mercati ai produttori esteri.

Un responsabile ha detto che sta crescendo la preoccupazione che la nuova Via della Seta possa diventare una porta d'accesso a senso unico al fine di inondare l'Europa di prodotti fatti in Cina.

Gli Stati Uniti al momento minacciano una guerra commerciale con Pechino nel tentativo di ridurre il proprio squilibrio commerciale con la Cina.

Poiché i treni si accumulano a Malaszewicze, alcuni caricatori stanno cercando di movimentare le merci attraverso la Finlandia, che ha varato un servizio di trasporto merci ferroviario con la Cina a novembre, ovvero attraverso la Lituania e l'Estonia.

Ma anche i nuovi hub di trasbordo, affermano, presentano i loro inconvenienti, citando i tempi di viaggio più lunghi e la minore familiarità con i servizi e le questioni come il trattamento della documentazione cartacea.

“Abbiamo bisogno che l'intera rete venga aggiornata e che venga costruito un numero maggiore di stazioni ferroviarie” sostiene un dirigente della Wuhan Asia-Europe Logistics, che gestisce treni da Wuhan nella Cina centrale.

Ronald Kleijwegt, amministratore delegato della Jusda Europe, una unità logistica del produttore a contratto Foxconn, ha dichiarato che quello sarebbe un percorso in salita in Europa.

“La situazione sarebbe vantaggiosa per tutti se iniziassimo a stappare tutti questi colli di bottiglia” afferma Kleijwegt.

“Ma la domanda e le richieste di una filiera distributiva sono talvolta difficili da comprendere da parte dei politici”.

(da: theloadstar.co.uk/reuters.com, 28 giugno 2018)

TRASPORTO STRADALE

VOLVO E FEDEX USANO L'ASSISTENZA ALL'AUTISTA PER LA MARCIA IN PLOTONE

La Volvo Trucks North America e la FedEx si sono servite di un'avanzata tecnologia di sistema per l'assistenza all'autista allo scopo di effettuare una marcia autostradale in plotone di camion nell'ambito della collaborazione in corso nella ricerca.

La prima dimostrazione pubblica in autostrada della tecnologia di marcia in plotone fra un importante produttore di camion e ed una società di trasporti negli Stati Uniti si è svolta allo scopo di espandere le operazioni autostradali del CACC (Cooperative Adaptive Cruise Control) della Volvo.

La Volvo Trucks e la FedEx hanno in programma la continuazione dello sviluppo della tecnologia CACC della Volvo sulla N. C. 540, la Triangle Expressway, nel prossimo futuro al fine di apprendere di più in ordine ai potenziali vantaggi offerti dalla marcia in plotone dei veicoli, comprese le risposte più rapide alle brusche frenate conservando nel contempo la sicurezza e l'efficienza del carburante.

Inoltre, questo collaudo avanzato consentirà ai partecipanti di adeguarsi agli sviluppi tecnologici e normativi che alla fine determineranno la fattibilità commerciale della tecnologia della marcia in plotone negli Stati Uniti.

Gloria Boyland, vice presidente operazioni e supporto al servizio della FedEx Corporation, afferma: "La FedEx si fonda sull'innovazione ed essa continua ad essere parte integrante della cultura e della strategia aziendale della FedEx."



Siamo lieti di collaborare con la Volvo Trucks e con l'Autorità per le Autostrade del North Carolina per apprendere di più riguardo a come la tecnologia della marcia in plotone possa avvantaggiare il nostro personale allo scopo di migliorare l'efficienza del carburante del nostro parco automezzi".

Il plotone era composto da tre trattori Volvo VNL condotti da camionisti professionisti addestrati, ognuno dei quali trainava un semirimorchio doppio da 28 piedi.

Mediante il CACC, una tecnologia di comunicazioni radio da veicolo a veicolo ((V2V), i trattori ed i semirimorchi sono rimasti in costante comunicazione.

Un sistema di comunicazione V2V, progettato per servire da aiuto – e non a scopo di sostituzione – a camionisti professionisti esperti, contribuisce a ridurre i tempi di reazione per la frenata e consente ai veicoli di seguire gli altri da vicino, confrontandosi automaticamente con la velocità e la frenata di tutti gli altri.

I trattori ed i semirimorchi hanno viaggiato a velocità di sino a 99 km/h mantenendo nel contempo un intervallo di tempo di 1,5 secondi e conservando una distanza più vicina di quella tipica per i trattori autostradali.

I ritocchi utilizzati e non programmati dei veicoli hanno dimostrato come la tecnologia riesca a gestire situazioni di traffico comuni.

I camion condotti a stretto contatto con altri migliorano l'efficienza del carburante a causa della riduzione della resistenza. Quest'ultima rappresenta sino al 25% del consumo totale di carburante di un camion e più da vicino un camion segue l'altro, maggiore è il potenziale di risparmio di carburante.

La riduzione della distanza fra i veicoli consente altresì una maggiore utilizzazione delle autostrade, contribuendo così ad alleviare la congestione del traffico.

Da aprile 2018, la Volvo dispone di tre trattori Volvo VNL accoppiati con varie combinazioni di semirimorchi FedEx per simulare percorsi nel mondo reale e carichi di semirimorchi mentre viaggiano sulla N.C. 540.

Per Carlsson, presidente facente funzioni della Volvo Trucks North America, afferma: "La Volvo Trucks da tempo supporta la marcia in plotone perché essa avvantaggia le imprese di trasporto merci così come gli autisti professionisti mediante operazioni più sicure e più efficienti riguardo al carburante.

Continuiamo a prepararci per l'impiego di camion con maggiori capacità di comunicazione da veicolo a veicolo che supportano livelli più elevati in ordine ai sistemi avanzati di sostegno alla guida.

Sappiamo che queste tecnologie faranno parte del nostro futuro, ma il momento esatto dipende da molte cose, segnatamente regolamenti, infrastrutture, standard di sicurezza e domanda del mercato".

(da: porttechnology.org, 27 giugno 2018)

TRASPORTO AEREO

PROBABILMENTE LA PESANTE CARENZA DI PILOTI ED IL MINOR NUMERO DI AEREI CARGO DISPONIBILI COMPORTERÀ UNA PIÙ RAPIDA ADOZIONE DEI DRONI

Può darsi che i droni trasportino carichi in aria molto più presto di quanto tutti si aspettino.

La sempre maggiore carenza di piloti e le preoccupazioni inerenti alla capacità di cargo disponibili in futuro stanno acuendo la consapevolezza dell'urgenza di impiegare i droni allo scopo di colmare le lacune.

La carenza di piloti è la preoccupazione più grave per i vettori di aerei merci.

Uno studio pubblicato dalla Boeing l'anno scorso ha appurato che sarebbero necessari oltre 637.000 piloti fra il 2017 ed il 2037.



Ed anche le maggiori linee aeree passeggeri sono con l'acqua alla gola.

La Emirates ha rivelato all'inizio di maggio che avrebbe lasciato a terra almeno sei A380 e 14 B777 per due mesi.

Oltre al calo stagionale della domanda, la carenza di piloti ne è stata la ragione principale: secondo una stima, la linea aerea ha 100-150 piloti in meno del numero che sarebbe necessario per operare a piena capacità.

Gli operatori regionali di aerei cargo sono stati colpiti in modo particolarmente duro dalla carenza di piloti e la loro situazione critica negli Stati Uniti è stata aggravata dalla modifica del requisito delle ore minime di volo, passate da 250 a 1.500, secondo Stan Bernstein, presidente della RACCA (Regional Air Cargo Carriers Association).

Ram Memen, ex responsabile della Emirates SkyCargo, è d'accordo.

Egli ravvisa particolari difficoltà nel grande segmento del trasporto merci aereo, sostenendo che il gruppo di possibili candidati alla riconversione si sta riducendo.

“Tutti gli aerei progettati e costruiti dopo gli anni '90 sono stati ottimizzati in relazione al peso.

Pertanto, il costo della riconversione sta diventando elevato e poiché in genere i prezzi del carburante restano alti, essi diventeranno inutilizzabili, specialmente quando la resa del carico è sotto pressione” afferma.

Questo trasformerebbe nel corso del tempo gli aerei cargo in produzione nel punto di forza del grande settore dei cargo a fusoliera larga, ma il loro cartellino del prezzo li mette fuori dalla portata di alcuni soggetti.

Di conseguenza, la richiesta di droni si sta incrementando, aggiunge Memen.

“Il punto di forza sarà costituito da grandi droni completamente autonomi, accanto ai dirigibili più in ruoli regionali” prevede.

L'interesse per i droni nelle attività di trasporto passeggeri è un altro probabile catalizzatore riguardo al loro uso nel trasporto merci aereo.

Il settore cargo è l'area iniziale di impiego per i droni nell'aviazione, afferma Bernstein.

“Il primo volo commerciale di un aereo senza equipaggio non dovrebbe essere quello di un servizio della United Airlines da Chicago a Los Angeles; più probabilmente sarà un volo di trasporto merci da Albuquerque a Santa Fe” ha aggiunto.

Tim Komberec, presidente dell'ettore regionale Empire Airlines, nota come le compagnie aeree stiano iniziando a costruire droni più grandi.

“Ritengo davvero che questo stia prendendo piede” ha detto.

Anche i recenti segnali da parte delle autorità statunitensi incoraggiano tale corso, secondo Steve Edgar, fondatore della Empire Unmanned, una partecipata della Empire Airlines che fornisce sistemi e veicoli aerei senza equipaggio che sono certificati dalla Federal Aviation Administration.

Parlando ad aprile in occasione della conferenza primaverile della RACCA, Edgar, che siede nel comitato consultivo dell'aviazione per la regolamentazione dei sistemi per aeromobili senza equipaggio, ha riferito che in seno al comitato c'è un ampio consenso sul fatto che i droni possano operare ai sensi delle attuali regole sulla sicurezza nell'aviazione per gli aeromobili senza equipaggio, cosa che eliminerebbe la necessità di predisporre nuove regole.

I droni stanno già operando sistematicamente nello spazio aereo di Classe A senza incidenti, ha aggiunto.

Egli prevede che l'integrazione dei droni si svolgerà in tre fasi.

La prima comporterà la movimentazione di carichi in carovana alla volta di località lontane, mentre la seconda avverrà nell'ambito del trasporto intercontinentale.

Le operazioni porta a porta, il terzo stadio, saranno quelle più problematiche, ammette Edgar.

A maggio, il Dipartimento dei Trasporti statunitense ha selezionato dieci governi statali, locali e tribali per collaudare i droni commerciali in partenariato con imprese private.

I droni già trasportano piccoli carichi in località remote in alcune giurisdizioni.

In Cina, alla JD.com ed alla SF Express è stato dato il via libera da parte dell'autorità dell'aviazione civile lo scorso autunno affinché potessero inviare pacchi per mezzo di droni in determinate località remote.

In Canada, la Moose Cree First Nation ha concordato lo scorso ottobre di effettuare per conto della Drone Delivery Canada prove di movimentazione di alimentari, farmaci ed altre forniture ad una comunità remota.

Tuttavia, la strada per l'adozione commerciale dei droni per il trasporto delle merci è ancora lunga, avverte Komberec.

"Essa richiederà l'intervento di alcuni notevoli soggetti ed investitori" ha dichiarato.

(da: theloadstar.co.uk, 5 luglio 2018)

TRASPORTI ED AMBIENTE

UNO STUDIO AVVERTE CHE L'UNIONE EUROPEA STA PRENDENDO LA DIREZIONE SBAGLIATA RIGUARDO AL GAS NATURALE LIQUEFATTO NEL TRASPORTO MARITTIMO

L'Europa ha poco da guadagnare dal tentativo di decarbonizzare l'ingombrante settore del trasporto marittimo con lo LNG (gas naturale liquefatto) secondo un nuovo studio che esamina come l'Unione Europea possa ridurre le emissioni nel giro dei prossimi tre decenni.

La ricerca della ditta di consulenze UMAS ha rivelato il 25 giugno scorso che riversare miliardi di dollari in capacità di rifornimento LNG per il trasporto marittimo e fluviale produrrebbe solamente una riduzione delle emissioni fra il 6 ed il 10 per cento.

Lo studio ha sottolineato come mezzo miliardo di dollari sia già stato utilizzato dall'Unione Europea per rinforzare le infrastrutture mediante strumenti come il CEF (Strumento per Collegare l'Europa) e come il risultato sia stato che le emissioni di gas serra non sono state tagliate in modo degno di nota.



Il trasporto marittimo ha rappresentato il 3% circa delle emissioni globali nel 2012 e,

secondo la sua attuale traiettoria, vi contribuirà con il 6-14% entro il 2050 a causa dell'incremento della crescita.

L'80% dei traffici globali vengono già trasportati via acqua.

Gli impegni presi dall'Unione Europea nell'ambito dell'Accordo di Parigi dell'ONU significa che il blocco ha come obiettivo riduzioni del 40% dei gas serra entro il 2030 ed è probabile che entro la fine dell'anno venga pubblicata una strategia ad emissioni zero per la metà del secolo.

Bruxelles vorrebbe che ogni segmento dell'economia facesse la parte che gli spetta riguardo alla decarbonizzazione, il che significa che il trasporto marittimo dovrà fare la sua parte ed un recente accordo dell'IMO (International

Maritime Organisation) che ha come obiettivo tagli di “almeno il 50%” nel 2050 rispetto al 2008 è stato un primo passo verso tale traguardo.

Ma l’impegno dell’IMO non è vincolante e non ci si aspetta un piano definitivo fino al 2023, il che causa incertezza in ordine a dove dovrebbero essere diretti gli investimenti.

Se l’IMO dovesse rivedere le proprie ambizioni sino a pervenire ad una strategia di emissioni zero, le risorse LNG secondo lo studio finirebbero arenate.

Il gruppo non governativo T&E (Transport & Environment), che ha commissionato il rapporto, afferma che l’Unione Europea dovrebbe “invece supportare le tecnologie a prova di futuro che potrebbero conseguire riduzioni delle emissioni molto maggiori di quelle che sarebbero necessarie, compresi la ricarica in ambito portuale e le infrastrutture per l’idrogeno liquido”.

La normativa dell’Unione Europea che risale al 2014 sui carburanti alternativi prevede un certo numero di opzioni in vari settori ma la sua insistenza sul rifornimento ed infrastrutture di bunker per lo LNG è stata ora messa in discussione da T&E.

Il gruppo ha sollecitato la Commissione a rivedere la direttiva “lacunosa”.

Il modello della UMAS dimostra che in relazione ad uno scenario “ad elevato uso di gas”, dove i prezzi dello LNG sono bassi ed i carburanti alternativi come l’idrogeno non sono disponibili, l’Unione Europea sarebbe afflitta da un conto di 22 miliardi di dollari USA entro il 2050 e le riduzioni di gas serra ricadrebbero in una fascia del solo 6-10 per cento.

Anche se un incremento dell’adozione di LNG potrebbe aiutare il settore a rispettare il tetto per il 2020 stabilito dall’IMO in ordine alle emissioni solforose, secondo il ricercatore della UMAS Domagoj Baresic, l’uso del carburante “nella transizione del trasporto marittimo ad un futuro a basso contenuto di carbonio può essere solo momentaneo”.

Altre opzioni relative al carburante comprendono i biocarburanti, l’elettrificazione e l’idrogeno.

Le navi mercantili marittime alimentate a batteria non sono attualmente realizzabili a causa del costo e del peso delle componenti, di modo che le navi più piccole costituiscono il limite, mentre i biocarburanti devono affrontare tutta una serie propria di costi e di problematiche legate agli standard.

La Hydrogen Europe, un gruppo industriale con sede a Bruxelles, ha dichiarato ad *EURACTIV* che “l’idrogeno nel settore marittimo è già oggi una realtà dal momento che molti armatori di traghetti lo stanno scegliendo per ridurre le proprie emissioni”.

Peraltro, persistono ancora problematiche come l'efficienza del carburante e le infrastrutture.

Metano invadente

Sebbene lo LNG sia facile da trasportare, uno dei suoi principali rovesci della medaglia è rappresentato dal suo elevato contenuto di metano, il cui potenziale di impatto climatico è notevolmente maggiore di quello dell'anidride carbonica.

Lo studio spiega che il fenomeno della "fuga di metano", quando lo LNG incombusto sfugge attraverso lo scappamento della nave nell'atmosfera, potrebbe in realtà contribuire ad eliminare ogni guadagno di riduzione delle emissioni rispetto al diesel a seconda dello scenario.

La questione del metano che fuoriesce è un serio motivo di riflessione per le imprese energetiche ed i proprietari di condotte, dal momento che implica perdite talvolta significative sia per la capacità consegnabile che per gli introiti.

A metà del mese di giugno uno studio di riferimento dello EDF (Fondo Difesa Ambientale) aveva affermato che le perdite di metano negli Stati Uniti sono più alte del 60% di quanto stimato in precedenza dalla EPA (Agenzia per la Protezione Ambientale) del paese.

Il responsabile scientifico dell'EDF Steve Hamburg avverte che se oltre il 2,7% della produzione di gas dovesse fuoriuscire dalla rete statunitense allora l'impatto dei gas serra sarebbe più significativo del consumo di carbone per l'energia elettrica.

Lo studio si basa su un decennio di lavoro al fine di stimare che le fuoriusciate sono stata complessivamente del 2,3%.

Importanti produttori di petrolio come la Exxon e la BP hanno già inteso affrontare il problema mediante il varo di tecnologie avanzate come le attrezzature di rilevamento ad infrarossi.

L'Agenzia Internazionale per l'energia stima che far il 40 ed il 50 per cento delle attuali emissioni di metano potrebbero essere ridotte a nessun costo netto.

(da: euractiv.com, 25 giugno 2018)

COMMERCIO INTERNAZIONALE

LE GUERRE COMMERCIALI MINACCIAANO DI SABOTARE IL RILANCIO DEI CONTENITORI

Secondo l'ultima edizione del *Container Forecaster* pubblicato dalla ditta di consulenze marittime globali Drewry, il rischio per il trasporto marittimo containerizzato in seguito alle guerre commerciali provocate dagli Stati Uniti è attualmente basso.

"Nel rapporto di marzo avevamo detto di sperare in una soluzione pacifica, ma in questo momento dobbiamo accettare il fatto che i dazi stiano per diventare una realtà.

La sola domanda ora è: quanto graveranno?" afferma Simon Heaney, dirigente senior della ricerca sui container alla Drewry e redattore del *Container Forecaster*.

Si prevede che a partire da venerdì 6 luglio vengano applicati dalle Dogane statunitensi dazi aggiuntivi del 25% alla prima lista di 818 prodotti cinesi, per un valore approssimativo di 34 miliardi di dollari USA.



Una seconda lista di 284 prodotti successivamente raccomandati per un importo di 16 miliardi di dollari USA è attualmente in fase di revisione, mentre ci

sono minacce di ulteriori dazi a seguire su qualcosa come 400 miliardi di dollari USA di merci in risposta alla rappresaglia cinese.

L'ultima edizione del *Container Forecaster* analizza tre potenziali scenari per i traffici containerizzati transpacifici in direzione est, sulla base dell'intensità di una guerra commerciale, con dazi il cui valore spazia da 50 a 450 miliardi di dollari USA da applicarsi alle importazioni cinesi.

Nello scenario peggiore, la Drewry calcola che qualcosa come 1,8 milioni di TEU, ovvero circa l'1% dei traffici mondiali di carichi, potrebbero essere perduti per il mercato nel corso del tempo.

Stando così le cose, l'impatto delle sole due liste iniziali di prodotti cinesi sarebbe relativamente poco significativo essendo inerente a circa 200.000 TEU.

La ricerca della Drewry mostra che le liste riesaminate annunciate il 15 giugno erano assai orientate alle merci industriali, essendo nel contempo anche prontamente disponibili presso altri partner commerciali.

La Cina da sola ha esportato circa il 13% della prima lista di prodotti negli Stati Uniti l'anno scorso e circa l'8% dei prodotti della seconda lista.

"Poiché sono disponibili altre opzioni di approvvigionamento, gli incrementi dei dazi sulle merci cinesi rispetto a queste liste iniziali di prodotti molto probabilmente ingenererà una piccola percentuale di deviazioni di traffico e farà aumentare le prospettive per altri partner di esportazione degli Stati Uniti" afferma Heaney.

"L'attuale rischio di minaccia alla domanda di container è relativamente basso, anche tenendo conto delle misure di rappresaglia e dei contenziosi con altri partner commerciali, ma esiste chiaramente il potenziale che la situazione si faccia molto più cupa se dovessero essere imminenti altri dazi.

Forse, il rischio maggiore consiste nell'imprevedibilità di tutto ciò e nel potenziale duro colpo alla fiducia che essa darebbe all'economia mondiale, proprio quando sembrava che essa stesse per rimettersi in sesto".

I contenziosi commerciali hanno danneggiato la forte crescita della domanda vista nei primi mesi del 2018, indotta dall'accelerazione dell'economia mondiale.

A partire da questo rapporto, la Drewry utilizza una tecnica rimodellata di previsione della domanda, sotto la guida del nuovo economista quantitativo senior Mario Moreno.

Il modello migliorato adeso consente alla ditta di consulenze di presentare previsioni quinquennali sulla domanda in ordine ai risultati produttivi portuali a livello mondiale e globale ed a selezionate direttrici di traffico nel contesto di ogni rapporto trimestrale.

Di conseguenza, la Drewry ha aggiornato le proprie previsioni sulla domanda per i prossimi due anni rispettivamente al 6,5% e 5,8%.

C'è stato anche un aggiornamento delle prospettive di crescita della flotta per quest'anno in seguito a sorprendentemente poche demolizioni.

Tuttavia, la prevista crescita dell'offerta del 5,4% è al di sotto del rivisto incremento della domanda che supporterà il riequilibrio in corso fra domanda ed offerta.

“Ci sarà un po’ di guadagno per i vettori quest’anno sotto forma di incremento della domanda e di un lento miglioramento della domanda/offerta, ma ci sarà anche molto da soffrire” sostiene Heaney.

“L’aumento dei prezzi del carburante ci ha indotto a ridurre drasticamente le previsioni di redditività del settore sino al pareggio e, anche se ci si aspetta che le tariffe di nolo aumentino in modo modesto nella seconda metà del 2018, questo non sarà sufficiente ad invertire la rotta.

In qualche modo, la domanda vivace adesso rappresenta un problema per i vettori perché ogni contenitore in più spedito in perdita non fa che accentuare il deficit”.

(da: hellenicshippingnews.com/drewry.co.uk, 5 luglio 2018)

LOGISTICA

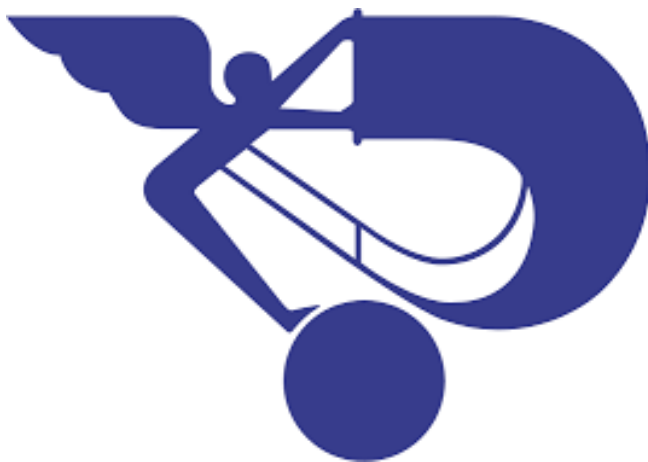
LA PANALPINA LANCIA IL "DIGITAL HUB" PER ACCOGLIERE L'INNOVAZIONE

La società di spedizioni di merci e logistica internazionali Panalpina ha lanciato quello che definisce il "Panalpina Digital Hub" nell'ambito del proprio "processo di trasformazione digitale" con il quale intende "accogliere nuove tecnologie fra cui l'Internet delle Cose, l'Intelligenza Artificiale e la catena di blocchi che dispongono del potenziale per innovare le attività negli anni a venire".

La nuova unità aziendale, che fa capo direttamente all'amministratore delegato Stefan Karlen, intende esplorare le tecnologie innovative, sviluppare nuove soluzioni digitali per i clienti ed interagire con imprese digitali start-up.

La società dichiara: "La Panalpina sta accogliendo la moderna tecnologia informatica e la digitalizzazione dei servizi per andare incontro alle aspettative dei clienti ed assicurarsi una crescita a lungo termine.

Il Panalpina Digital Hub ha il compito di esplorare le rivoluzionarie tecnologie e sviluppare nuove soluzioni digitali per i clienti così come di realizzare opportunità di attività per la Panalpina".



Commenta Karlen: "Noi, come molti dei nostri concorrenti, siamo sfidati dai nuovi arrivati nel mercato con modelli aziendali innovativi ed approcci digitali che migliorano il vecchio modo di fare le cose.

Inoltre, i nostri clienti richiedono sempre più la pratica digitale alla quale si sono abituati come consumatori: essi adesso si aspettano una pratica simile in un ambiente B2B.

È perciò ovvio che la frontiera delle spedizioni di merci e della logistica non risiede nelle nuove modalità di trasporto ma nella trasformazione digitale.

Sapendolo, vogliamo forgiare il futuro del nostro settore con soluzioni digitali innovative che creano nuovi livelli di valore per i nostri clienti ed accelerano la crescita della nostra società negli anni a venire".

La Panalpina afferma che il Digital Hub si concentrerà sulle "tecnologie innovative con un impatto potenzialmente alto sulle spedizioni di merci ed il settore logistico, come l'Internet delle Cose, la nuvola informatica, le analisi predittive, l'intelligenza artificiale e la catena di blocchi".

Luca Graf, responsabile della Panalpina Digital Hub, commenta: "Nel breve termine, l'Internet delle Cose può aiutarci a snellire i nostri processi e creare filiere distributive più efficienti.

Il problema risiederà nel ricavare le azioni pertinenti dal patrimonio dei dati di Internet delle Cose.

Le analisi predittive e l'intelligenza artificiale ottimizzerà i prodotti ed i servizi e ne realizzerà di nuovi, come attualmente può vedersi nel motore di consigli di Amazon.

La tecnologia della catena di blocchi, che crea una registrazione digitale di ogni transazione effettuata in modo decentrato e sicuro utilizzando la crittografia, ha il potenziale per innovare il settore a lungo termine con conseguenze sui contratti, sui pagamenti dei noli, sulla filiera della custodia e su altre questioni che il settore deve affrontare".

La società afferma che, anche se è difficile prevedere quando la catena di blocchi "raggiungerà il punto di svolta commerciale", la Panalpina ha in programma di dare il via ad alcuni progetti pilota che utilizzano la tecnologia in questione nel terzo trimestre di quest'anno.

Come riportato da *Lloyd's Loading List* il mese scorso, la Panalpina si è anche aggregata alla BiTA (Blockchain in Transport Alliance), un forum di imprese tecnologiche e trasportistiche che promuovono lo sviluppo e l'attuazione degli standard della catena di blocchi nel settore del trasporto merci e della logistica.

All'inizio di quest'anno, Karlen ha effettuato una dimostrazione pubblica nel corso dell'evento annuale "*Bosch Connected World*" in ordine a come le ultime tecnologie di Internet delle Cose in uso e quelle in fase di sviluppo plasmeranno le filiere distributive di domani, notando: "Immaginate un mondo in cui i prodotti pianificano il proprio viaggio attorno al mondo.

La Panalpina e la Bosch stanno lavorando alla soluzione".

Il Panalpina Digital Hub funge altresì quale "porta d'accesso alla vivace comunità delle società digitali start-up", offrendo potenziali partenariati con le start-up, "cominciando con l'ecosistema europeo" sottolinea la società.

"Per il momento, ci stiamo concentrando sulle start-up europee che oresentano una qual certa maturità.

Più avanti, espanderemo la nostra rete negli Stati Uniti, in Israele ed in Cina” afferma Graf.

Egli ravvisa tre opzioni per interagire con le start-up: essere partner di una start-up e fungere da venditore di certe (il software come servizio) applicazioni; entrare a far parte di un partenariato strategico in cui la start-up sviluppa soluzioni su misura per la Panalpina, consentendo alla società di entrare in nuovi mercati; oppure, la Panalpina potrebbe anche acquisire una quota in una start-up.

Il Panalpina Digital Hub ha sede a Zurigo, in Svizzera, per quanto gli esperti che lavorano al Digital Hub saranno frequentemente presenti anche a Berlino ed Amburgo “due punti caldi europei con uno scenario molto solido di start-up digitale” afferma la società.

“Interagiremo con promettenti start-up digitali e lavoreremo a stretto contatto con i nostri colleghi degli uffici Trasporto Merci Aereo e Marittimo, Logistica, Informatica e Finanza, al fine di apportare soluzioni digitali valide ed a valore aggiunto nella pratica quotidiana” conclude Graf.

(da: lloydsloadinglist.com, 26 giugno 2018)

STUDI E RICERCHE

DYNAMAR: 124 VETTORI FUNGONO DA OPERATORI DI RACCORDO IMPIEGANDO UNA CAPACITÀ COMMERCIALE ANNUA DI 43 MILIONI DI TEU

“Trasbordo e feeder” sono definizioni che riguardano un traffico invisibile.

Si tratta di contenitori che non esistono nelle statistiche relative al trasporto mondiale di contenitori pieni.

Perché no?

Sono i contenitori pieni “commerciali” che vengono conteggiati per valutare i traffici a livello mondiale di contenitori pieni, che hanno raggiunto circa 168 milioni di TEU nel 2017.

I contenitori pieni commerciali vengono spediti ai sensi di una polizza di carico rilasciata dalla compagnia di navigazione al caricatore.

La polizza di carico copre il trasporto di contenitori dal loro (primo) porto di carico fino all’(ultimo) porto di destinazione.

Al contrario, una movimentazione di raccordo (feeder) è costituita da un’attività operativa da porto a porto, predisposta dal vettore di linea primaria utilizzando i servizi di una compagnia di navigazione feeder.

I contenitori feeder di solito viaggiano ai sensi di una polizza di carico di servizio rilasciata dall’operatore di raccordo al proprio committente, cioè il vettore di linea primaria.

Nel caso del feederaggio, il contenitore, pieno o vuoto, è il carico.

Non esistono statistiche attinenti, ma il numero totale dei contenitori assoggettati a feederaggio potrebbe stimarsi in 65 milioni di TEU in tutto il mondo.

Può anche darsi che i container feeder non esistano nelle statistiche dei traffici dei container pieni, ma contano doppio nelle statistiche dei contenitori movimentati nei porti.

In quel caso, vengono conteggiati sia la movimentazione dalla nave di linea primaria che la lavorazione sulla nave feeder.

Il feederaggio è...

Il feederaggio è la prima o l'ultima tratta marittima di un trasporto containerizzato di origine marittima, in cui i porti di carico e scarico della portacontainer di linea primaria non sono gli stessi dell'ultimo porto di origine o destinazione del contenitore.

Quale parte regionale del sistema di trasporto containerizzato globale, il feederaggio fa parte integrante della filiera di trasporto da porta a porta.

Il feederaggio è un traffico di trasporto a corto raggio fra uno hub a lungo raggio e porti regionali che non dispongono di carichi sufficienti a garantire uno scalo diretto da un servizio di linea primaria, ovvero mancano di infrastrutture per movimentare navi più grandi.

Hub di trasbordo

Il feederaggio comporta il trasbordo.

I contenitori vengono scaricati presso un porto di scalo diretto, lo hub, ai fini del trasporto successivo alla volta della loro destinazione finale, il porto feeder.

Nel 2017, grosso modo venticinque porti potevano essere considerati porti di trasbordo predominante.

Solo due di tali porti potevano reperirsi in Nord Europa: Bremerhaven (con una quota di trasbordo del 57%) e Wilhelmshaven/JadeWeserPort (70%).

Il Mediterraneo accoglie il maggior numero di tali hub: nove con una quota di trasbordo media del 79%, seguiti da quelli dell'Estremo Oriente: cinque porti di trasbordo predominante, con una media del 71%.

Il porto hub con le maggiori quote di trasbordo sono Freeport (nelle Bahamas, 99%) e Marsaxlokk (a Malta, 95%).

Singapore è, senza discussioni, quello con i più elevati volumi di trasbordo: 28,5 milioni di TEU nel 2017.

Operatori feeder, dedicati e comuni

La Dynamar ha identificato 124 compagnie di navigazione di tutto il mondo che offrono servizi feeder, suddivisi in:

- operatori dedicati: compagnie di navigazione di linea primaria che movimentano il feederaggio dei propri contenitori;

- vettori comuni: linee di navigazione minori che movimentano i container di un altro vettore.

Tredici vettori dedicati impiegano le navi più grandi che servono da feeder.

I MAGGIORI 10 OPERATORI FEEDER DEDICATI E COMUNI DEL MONDO				
Vettore / Operatore feeder	Numero di servizi	Numero di navi	Capacità media TEU	Capacità annua di traffico
MSC	79	131	2.000	6.420.000
Maersk Line	82	171	2.100	5.796.000
X-Press Feeders	54	72	1.500	2.804.000
Evergreen	42	67	1.900	2.528.000
CMA CGM	51	89	1.400	2.328.000
Unifeeder	32	42	1.100	1.286.000
Arkas Line	23	38	1.900	1.268.000
PIL	27	40	1.300	1.250.000
Hapag-Lloyd	16	24	2.200	1.152.000
Cosco Shipping Line	26	30	1.400	1.087.000
Totale primi 10 operatori feeder	569	841	1.800	25.918.000
Quota dei primi 10	64%	66%	-	60%

Altri quattro – CMA CGM, Maersk Line, PIL, ZIM – effettuano operazioni delle proprie attività di feederaggio con marchi distinti che agiscono anche da vettori comuni.

I restanti vettori feeder comuni stanno chiaramente dominando lo scenario complessivo del feeder dati i numeri della compagnie di navigazione.

La maggior parte, se non tutte, le compagnie di navigazione che trasportano contenitori feeder prendono anche carichi regionali.

Si ritiene che solo la X-Press Feeders, presente in tutti i traffici, sia il solo operatore feeder puro.

Le navi feeder esistono?

Il feeder sostanzialmente è una classificazione navale utilizzata nel settore del noleggio che comprende quattro diverse categorie di capacità fra 1.000 e 2.750 TEU.

Essenzialmente ogni portacontainer può trasportare ogni contenitore.

Allo stesso modo, i contenitori feeder sono simili ad ogni altro contenitore.

Detto ciò, la navi portacontainer in Nord Europa sono state progettate e costruite tenendo presente lo scopo specifico del feederaggio.

Una nave alquanto famosa a questo riguardo è la Sietas “*Tipo 168*”, una unità senza coperchi di boccaporto.

Sono state costruite più di quaranta unità “*Tipo 168*” con una capacità di 670 TEU, più alcune altre da 1.010 TEU ciascuna.

Un buon numero di loro sono di Classe ICE A-1, un requisito che serve per operare nei traffici del Baltico nel corso della stagione invernale.

Le dimensioni delle navi feeder

Il detto secondo cui piuttosto che le dimensioni della nave di linea primaria è la capacità di un porto a decidere le dimensioni della nave feeder non è cambiato.

Poiché molti porti feeder sono divenuti più capaci nel corso del tempo, essi hanno consentito anche alla nave feeder di crescere quanto a dimensioni.

Tuttavia, non fino alla metà di quanto si pensi spesso!

Oggi la media è di 1.300 TEU rispetto ai 700 TEU di dieci anni fa per la nave feeder comune.

E la media è di 2.000 TEU rispetto a 1.200 TEU per quelle impiegate dagli operatori dedicati.

Ci sono sempre eccezioni: recentemente la MSC ha utilizzato una nave da 10.000 TEU su una rotta feeder Anversa-Baltico Orientale.

Anche le dimensioni della nave di linea primaria svolgono un ruolo. Le loro maggiori dimensioni di scalo richiedono che più o più grandi, se possibile, navi feeder distribuiscano i carichi presso i porti feeder, la loro destinazione finale.

Ai primi di giugno 2018, sui traffici Nord Europa-Estremo Oriente sono stati conteggiati diciotto servizi settimanali, operati da nove diversi vettori organizzati in tre alleanze (6 servizi della 2M, 6 della Ocean Alliance, 5 della THE Alliance), oltre ad 1 della Hyundai che opera da sola.

La capacità media di tutte e 205 le navi impiegate è stata di 15.000 TEU e lo spazio totale a bordo delle navi è stato di 3.183.000 TEU.

Le dimensioni della nave più grande erano di 21.400 TEU (CoscoLS/OOCL); quelle della più piccola di 4.100 TEU (Hyundai).

Il numero medio di scali di porti di linea primaria nordeuropei è di quattro; ogni carico a bordo per altri porti dovrà essere inviato per feeder...

(da: hellenicshippingnews.com, 7 luglio 2018)

IN CALENDARIO

- 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.