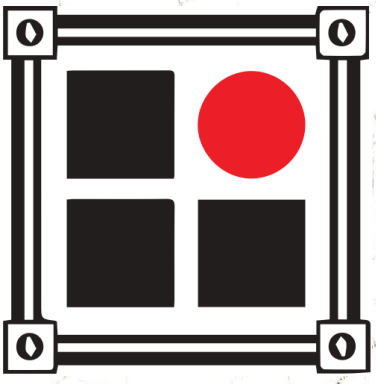


Council Of Intermodal Shipping Consultants

Notiziario

31 agosto 2018

Link road, rail, sea!

C.I.S.Co. - Via Garibaldi, 4 – 16124, Genova Tel. 010 2518852 - www.ciscoconsultant.it

ANNO XXXVI
Numero del 31 agosto 2018

PORTI

RALLENTA LA CRESCITA DEI TRAFFICI CONTAINERIZZATI RUSSI..... Pag. 3

IL PORTO INTELLIGENTE DI ANVERSA: L'USO DI UNA BARCA DI SCANDAGLIO AUTOMATICA PER UN TRASPORTO MARITTIMO SICURO ..... " 5

TRASPORTO MARITTIMO

OSTACOLI RITARDANO L'INTRODUZIONE DELLA CATENA DI BLOCCHI NEL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO..... " 5

L'E-VOLUZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO ..... " 15

TRASPORTO FERROVIARIO

VERSO UN TRASPORTO SENZA DOCUMENTAZIONE CARTACEA DALL'EUROPA ALLA CINA ..... " 21

DB E VTG PUBBLICANO LA RELAZIONE INTERMEDIA SUL CARRO MERCI INNOVATIVO ..... " 24

TRASPORTO STRADALE

LA DB SCHENKER COLLAUDA IL TRASPORTATORE DI CASSE MOBILI AUTOMATIZZATO "WIESEL" " 26

HELLMANN E BERGISCH ACHSEN KG AVVIANO LE PROVE SUL CAMPO DI MOTORI ELETTRICI RICONFIGURATI PER VEICOLI COMMERCIALI ..... " 28

TRASPORTI ED AMBIENTE

I SISTEMI PER LA DEPURAZIONE DEI GAS ESAUSTI: DEPURANO BENE? ..... " 30

LOGISTICA

I 3PL DEVONO FAR FRONTE AD UNA SERIA SFIDA DA PARTE DEI GIGANTI DEL COMMERCIO ELETTRONICO ..... " 34

LEGISLAZIONE

UN MODELLO DEL FUTURO DEL TRASPORTO: LA STRATEGIA PER IL 2050 DELLA COMMISSIONE EUROPEA ..... " 37

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA HAPAG-LLOYD DIVENTA LA PRIMA LINEA DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATA A LANCIARE UN PROPRIO STRUMENTO DI QUOTAZIONE DELLE TARIFFE ONLINE ..... " 42

ENERGIA ECOCOMPATIBILE PER TERMINAL DI AMBURGO ..... " 44

STUDI E RICERCHE

I TERMINAL CONTAINERIZZATI TENDONO ANCORA ALL'ECCESSO DI CAPACITÀ ..... Pag. 46

TECNOLOGIA INFORMATICA

UN GIORNO DA RICORDARE: LA PRIMA IN ASSOLUTO POLIZZA DI CARICO INTELLIGENTE™ BASATA SULLA CATENA DI BLOCCHI HA COMPLETATO CON SUCCESSO LA PROPRIA MISSIONE STORICA NEL CORSO DI UNA SPEDIZIONE DI PROVA DALLA CINA ALL'EUROPA ..... " 49

REEFER

LA CRESCITA DEI TRAFFICI REEFER SUPERA QUELLA DEI CONTENITORI PER CARICHI SECCHI DATO L'AUMENTO DELLA DOMANDA DI DEPERIBILI ..... " 52

IN CALENDARIO ..... " 55

31 agosto 2018

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

PORTI

RALLENTA LA CRESCITA DEI TRAFFICI CONTAINERIZZATI RUSSI

La crescita dei traffici containerizzati presso i porti russi, sebbene sia ancora a doppia cifra, sta rallentando nel 2018.

Secondo l'Associazione dei Porti Marittimi Commerciali Russi, nel corso dei primi sei mesi di quest'anno i risultati produttivi di tutti i porti russi sono stati pari a 2,5 milioni di TEU, in aumento dell'11,6% rispetto alle cifre dello stesso periodo dell'anno scorso; tuttavia la crescita della prima metà del 2017 era stata maggiore: +15,3% rispetto alla prima metà del 2016.

Il rallentamento è altresì notevole se confrontato con il primo trimestre del 2018, quando l'incremento dei volumi era stato del 12,6%.

Le importazioni continuano a crescere: +11,8% (1,1 milioni di TEU), sebbene, anche qui, non così rapidamente come lo scorso anno, quando l'aumento era stato del 17,3% da gennaio a giugno e come nel primo trimestre del 2018 (+14,6%).

Anche le esportazioni sono in aumento: +11,9% (1,066 milioni di TEU), ma la crescita nello stesso periodo del 2017 era stata del 15,4%.

In questo caso, si avverte una peculiare differenza nelle tendenze di quest'anno.

Le esportazioni di contenitori carichi si sono incrementate del 14% (655.200 TEU), mentre l'uscita dei container vuoti è stata appena del +9,6% (410.400 TEU), laddove nella prima metà del 2017 la tendenza era stata esattamente l'opposto: le esportazioni dei pieno era cresciuta dell'8,7% mentre quelle dei vuoti erano state dell'ordine del +26,1%.

I tassi di crescita sono stati inferiori anche nei volumi di cabotaggio (+9,8% per 342.300 TEU, mentre nella prima metà del 2017 erano stati del +10,5%)

ed in quelli di transito (+6,8% per 34.500 TEU, mentre nella prima metà del 2017 erano stati del +12,8%).

Il rallentamento è degno di nota in tutte le regioni portuali russe, fatta eccezione per i porti del Baltico.

Da gennaio fino a giugno del 2018, San Pietroburgo ed i porti vicini hanno movimentato 1,25 milioni di TEU, che rappresentano un aumento del 12,5% rispetto alla prima metà del 2017, laddove l'anno scorso l'aumento era stato appena del +9,5%.

L'incremento di quest'anno viene attribuito ad una forte crescita delle esportazioni di contenitori pieni (426.300 TEU, +19,4%) ed a quella delle importazioni (631.800 TEU ovvero +11,7%).

Il Grande Porto di san Pietroburgo ha movimentato quasi la metà dei traffici del paese – 1,09 milioni di TEU (+13,7) – confermando così il proprio status di primo hub containerizzato russo.

I porti dell'Estremo Oriente, che lo scorso anno hanno mostrato il maggiore incremento di tutti i porti russi (+26,4%, 683.570 TEU), hanno ora movimentato 777.900 TEU, ovvero +13,8%.

La crescita dell'anno scorso in questo caso è stata conseguita a causa dell'enorme impennata delle importazioni, +44,6%, ma quest'anno l'aumento dei traffici d'importazione è stato alquanto minore: +15,9% (240.800 TEU).

I porti del Mar Nero sono cresciuti da gennaio a giugno 2018 di appena il 6,8% (429.990 TEU).

La loro crescita l'anno scorso è stata del 17,3%.

Come riportato in precedenza da *Port.Today*, i porti russi si stanno oggi riprendendo dallo spettacolare calo del 25,4% dei volumi containerizzati nel 2015, quando le sanzioni dichiarate dal governo russo, la grave svalutazione del rublo e la conseguente crisi economica avevano indotto un declino del 28,5% delle importazioni.

Tuttavia, i dati della prima metà del 2018 indicano un ovvio rallentamento dei tassi di crescita.

(da: port.today, 27 luglio 2018)

IL PORTO INTELLIGENTE DI ANVERSA: L'USO DI UNA BARCA DI SCANDAGLIO AUTOMATICA PER UN TRASPORTO MARITTIMO SICURO

L'Autorità Portuale di Anversa sta attualmente collaudando una barca di scandaglio completamente autonoma per effettuare le misurazioni della profondità dell'acqua in ambito portuale.

Il battello, denominalo Echodrone, è stato sviluppato dal Porto di Anversa in partenariato con la società di tecnologia marittima con sede a Bruges dotOcean.

Questa è una delle molte iniziative intraprese dall'Autorità Portuale di Anversa nel campo delle nuove tecnologie digitali.

Port.today aveva già pubblicato un articolo riguardo alla rete innovativa denominata Capital of Things, che è in fase di sviluppo in stretta collaborazione con la Città di Anversa e l'Università di Anversa ed include l'idea dello sviluppo di un porto intelligente.

In ordine alla barca di scandaglio, l'Autorità Portuale spiega che uno dei suoi compiti è l'ispezione e la manutenzione dell'infrastruttura marittima, compresi i letti delle banchine.

Ciò implica misurazioni regolari della profondità delle acque presso gli ormeggi ed altri punti allo scopo di assicurare il passaggio e l'ormeggio sicuro alle navi e di pianificare i necessari lavori di dragaggio per la manutenzione.

Finora quest'attività è stata condotta dalla barca di scandaglio Echo.

Il nuovo battello – lo Echodrone – è più piccolo della Echo ed è completamente autonomo, operando da sé senza nessuno a bordo.

Questo lo rende più flessibile ed in grado di operare persino in condizioni di traffico marittimo intenso, cosa che la Echo non era in grado di fare.

Wim Defevere, dirigente tecnico senior per l'accesso nautico dell'Autorità Portuale di Anversa, afferma: "Lo Echodrone sta attualmente effettuando collaudi su vasta scala.

Una volta completati, il battello sarà localizzato presso la banchina Deurganck dove sarà pienamente operativo a fianco della Echo per misurare la profondità

dell'acqua degli ormeggi disponibili presso le più trafficate delle banchine di marea per la movimentazione di contenitori".

La tecnologia esclusiva per la guida e le operazioni della Echodrone è stata sviluppata in collaborazione con la dotOcean.

"Questa tecnologia si basa sull'assemblaggio di dettagliate informazioni nella nuvola informatica" spiega Koen Geirnaert, co-fondatore della dotOcean.

"I dati di tutte le specie di strumenti presenti in tutto il porto sono messi a disposizione su internet e poi selettivamente compilati e trasformati in informazioni utili da algoritmi nella nuvola.

L'Echodrome è progettato per navigare in piena autonomia utilizzando questi dati verificati, a differenza della precedente generazione di battelli automatizzati che dovevano fare affidamento sui propri sensori a bordo.

Questo fa dello Echodrone uno dei primi robot di una generazione completamente nuova"

Piet Opstaele, dirigente attuazione dell'innovazione presso l'Autorità Portuale di Anversa, aggiunge: "Con l'aiuto dell'Echodrone sarà possibile in futuro effettuare altri tipi di misurazione, come le ispezioni ambientali, ispezionando le linee di banchina e così via.

Questa tecnologia è una vera svolta per noi nel contesto della nostra ricerca di soluzioni intelligenti per il porto del futuro".

L'Autorità Portuale informa che una dimostrazione dell'Echodrone sarà effettuata in occasione della fiera *SuperNova Tech* che si svolgerà dal 27 al 30 settembre prossimi ad Anversa, quando l'innovativa imbarcazione autonoma potrà essere vista al lavoro dalle 10 del mattino al tramonto tutti i giorni presso il dock Bonaparte.

(da: port.today, 20 agosto 2018)

TRASPORTO MARITTIMO

OSTACOLI RITARDANO L'INTRODUZIONE DELLA CATENA DI BLOCCHI NEL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO

Una cosa è certa riguardo alla tecnologia della catena di blocchi grosso modo alla metà del 2018: essa ha il potenziale per trasformare e migliorare sensibilmente l'efficienza della logistica.

Ma il potenziale resterà solo tale – potenziale – fino a quando molte questioni prioritarie non saranno state risolte con soddisfazione universale.

In un contesto di fermento e grandi promesse, l'adozione da parte del settore del trasporto marittimo containerizzato della catena di blocchi andrà a rilento, considerando gli ostacoli che ha di fronte a sé: la resistenza delle organizzazioni al cambiamento, il costo della tecnologia ed il tempo che ci vorrà per realizzare una rete di parti distribuite (denominate nodi nel linguaggio della catena di blocchi) alla quale partecipare.

Come la RFID (identificazione a frequenza radio), sbandierata come un fattore rivoluzionario del settore alla metà degli anni 2000, gli esperti ritengono che alla catena di blocchi occorreranno almeno cinque anni per conseguire una vera trazione commerciale.

Ma la RFID non ha mai realizzato le proprie promesse iniziali ed in alcune sedi ci sono già preoccupazioni che un simile destino attenda la catena di blocchi.

Dal punto di vista dei caricatori, la trazione commerciale vorrà dire una serie matura di soluzioni private, indipendenti ma interoperabili oppure due o tre soluzioni valide per tutto il settore che siano virtualmente onnipresenti.

Il fattore essenziale per passare dal potenziale di trasformazione della catena di blocchi allo stato d'uso consiste nel fatto che i caricatori ed i loro fornitori di servizio accettino che gli attuali processi logistici non debbano calzare perfettamente alle soluzioni delle catene di blocchi, nonché che venga richiesto un ripensamento di come le parti del trasporto marittimo interagiscono.

In altre parole, si tratta di come il settore dello shipping passerà oltre il potenziale di trasformazione della catena di blocchi nella logistica quando c'è poca comprensione di che cosa ci vorrà per conseguire quello stato nonché di che cosa quello stato sembri in realtà.

Al suo livello più basilare, una catena di blocchi è un database, ma è un tipo diverso di database cui specialmente nei trasporti e nella logistica ci si è abituati.

La grande visione della catena di blocchi è quella di un registro distribuito che consenta a molteplici parti di fare affidamento sulla precisione di una singola transazione od azione.

Al fine di comprendere la struttura che sta dietro alla catena di blocchi, si immagini una stringa di quelle transazioni ed azioni che si sostengano a vicenda in modo criptografico.

Ad esempio, la catena di blocchi potrebbe essere approntata per istituire la filiera di custodia in una spedizione containerizzata.

In questo scenario si assisterebbe al trasferimento della proprietà della merce trasportata una volta che siano state rispettate una serie di condizioni (come la consegna dal porto di origine a quello di destinazione) con un'azione specifica (come la conferma che il contenitore è stato scaricato dalla nave) che attiva il cambiamento di proprietà ed il pagamento fra le parti.

Tutto questo avverrebbe elettronicamente, eliminando la documentazione cartacea e gli errori da parte delle molteplici parti che inseriscono gli stessi dati in database diversi.

Ma ciò realizzerebbe altresì uno scenario in cui la fiducia nei dati viene verificata dalla struttura del sistema stesso e non da singole parti.

Questa, in poche parole, è la promessa della catena di blocchi nella logistica: sfruttare il numero di persone coinvolte in una spedizione come un vantaggio piuttosto che come un impedimento.

I sostenitori della catena di blocchi – sviluppatori di soluzioni tecnologiche, fornitori di servizi logistici o vettori che siano – sono convinti che la tecnologia alla fine troverà casa nella logistica mondiale, ma persino loro sono realistici riguardo al ritmo dell'adozione e ad alcuni ostacoli strutturali che potrebbe risultare difficile superare.

Questi ostacoli, in generale, girano attorno a tre domande fondamentali:

- chi sta sviluppando la soluzione della catena di blocchi?

- singole soluzioni sono in grado di realizzare abbastanza massa critica per trarre vantaggio dalla tecnologia della catena di blocchi?

- sino a che punto le parti del settore possono concordare gli standard al fine di rendere molteplici soluzioni interoperabili e semplici da usare per le parti?

La questione dell'interoperabilità sarà essenziale per dare il via al regno della catena di blocchi.

Probabilmente saranno sviluppate in parallelo molteplici soluzioni – infatti molte sono già in viaggio dalla prova del prototipo al prodotto commerciale – che forniranno pertanto a caricatori, spedizionieri, fornitori ed altre parti interessate un modo semplice per interagire con tutti i sistemi che saranno obbligatori.

Soluzioni molteplici probabili

Alla domanda relativa a se il settore del trasporto marittimo di linea aderirà ad una grossa catena di blocchi si è sostanzialmente risposto con un deciso "no".

L'associazione imprenditoriale fra Maersk ed IBM finalizzata alla creazione di una catena di blocchi per supportare i traffici globali, annunciata all'inizio di quest'anno, è quella di maggior rilievo fra soggetti di questo tipo, ma a marzo la Accenture, la linea di navigazione APL, lo spedizioniere di merci Kuehne + Nagel, il produttore di bevande InBev ed una organizzazione doganale europea hanno collaudato una soluzione di catena di blocchi al fine di snellire il processo di caricamento.

I responsabili della APL hanno dichiarato a *JOC.com* che il consorzio era in procinto di realizzarne un'applicazione commerciale.

Sperano di apportare altri vettori alla piattaforma per appoggiare l'idea che il prodotto abbia una natura neutra.

Nel contempo, alla metà di luglio, il fornitore di software per la gestione di spedizioni CargoSmart ha dichiarato di avere sviluppato una propria soluzione di catena di blocchi per la documentazione del trasporto marittimo con la Oracle.

Vettori, spedizionieri e caricatori si servono della CargoSmart per effettuare prenotazioni, presentare istruzioni per il trasporto marittimo e scambiare documentazione di conformità, nonché per localizzare le spedizioni.

Oltre a tali progetti, una manciata di start-up di catene di blocchi, far cui la 300 Cubits con sede a Hong Kong, la Blockshipping con sede in Danimarca e la CargoX con sede in Slovenia, hanno stabilito di dimostrare come la catena di blocchi e le criptovalute ad essa correlate potrebbero trasformare fondamentali

processi di trasporto marittimo come le prenotazioni, la localizzazione dei contenitori e la creazione di polizze di carico.

La Cargo X alla metà di luglio ha dichiarato di avere reclutato lo spedizioniere svizzero Fracht AG come cliente per la propria soluzione di polizza di carico con catena di blocchi.

"Abbiamo effettuato varie prove in ordine all'uso della catena di blocchi nel trasporto marittimo e nelle spedizioni e la polizza di carico è eccezionalmente adatta allo scopo, essendo un documento di valore che passa di mano in mano e ha bisogno di essere sicuro" afferma l'amministratore delegato della Fracht Ruedi Reisdorf.

"Abbiamo iniziato a studiare i potenziali usi, oltre al bitcoin, ai quali si può guardare con occhio critico, vale a dire se davvero essa ha senso o se sarà solo una nota a piè di pagina nella storia.

Ma guardate alla bolla di internet di due decenni fa.

Era scoppiata, ma internet è ancora "la cosa".

Praticamente ogni fornitore di software di qualche significato si diletta di questa tecnologia, effettuando prove per appurare se esista un'applicazione commercialmente fattibile da portare avanti.

Pubblico o privato?

Se alla domanda relativa alle molteplici soluzioni di catena di blocchi è stato per lo più risposto, la domanda successiva è se il settore possa cogliere i vantaggi delle cosiddette catene di blocchi private, vale a dire quelle in cui alle parti occorre il permesso di vedere il database o di accedervi.

"La catena di blocchi ha valore quando si hanno molteplici utenti" afferma Cheng Sai Wing, responsabile della pianificazione e strategia della navigazione di linea della APL.

"Non si tratta tanto di pubblico contro privato bensì del numero di utenti.

Il valore cresce quanti più utenti si portano dentro.

C'è ancora un valore basato sulla rete.

Dev'esserci qualche grado di permesso, in termini di chi può vedere e chi può validare.

Potrebbero esserci altri casi d'uso nell'ambito del trasporto marittimo in cui una catena blocco pubblica potrebbe essere applicabile.

Ma io penso che una privata avrebbe più senso in questo particolare caso di utilizzazione".

Ci sono altri che ritengono che alle catene di blocchi serva essere pubbliche per realizzare appieno il loro potenziale.

"Crediamo decisamente che le catene di blocchi pubbliche siano la vera tecnologia rivoluzionaria" afferma John Monarch, amministratore delegato della società start-up ShipChain, che sta cercando di costringere il settore ad utilizzare gettoni digitali per partecipare ad una piattaforma di visibilità della catena di blocchi.

"In effetti non c'è molto da guadagnare per un'impresa che utilizzi sistemi di catene di blocchi privati o permessi, a causa della mancanza di fiducia intrinseca in loro: esse potrebbero altrettanto bene usare un database centralizzato, dato che esso si comporterebbe allo stesso modo.

Una catena di blocchi pubblica, con i suoi meccanismi incentivanti come i gettoni, davvero alimenta la fiducia dell'ecosistema senza dover confidare in tutti i soggetti coinvolti".

Jeremy Nixon, amministratore delegato del vettore di linea Ocean Network Express, è per lo più della stessa opinione.

"Se uno di noi decidesse di avvantaggiarsi e cercasse di essere una soluzione su misura, non farebbe strada" ha dichiarato.

"Non investiremo in qualcosa che sia il prodotto di qualche società su cui essa abbia un diritto d'autore in esclusiva e che sarà un sistema chiuso.

A noi occorre un sistema aperto".

Infatti, poiché emergono singole catene di blocchi private, ci sono stati lamenti pubblici e privati in ordine alla quantità ed alla percepita neutralità di queste soluzioni.

Mentre le preoccupazioni per i vettori di linea possono risiedere nell'evitare lo sviluppo di un prodotto dipendente dai dati ad opera di un concorrente, i caricatori hanno preoccupazioni diverse.

Avranno essi le competenze aziendali di banda larga e la volontà di partecipare a catene di blocchi multiple?

In altre parole, se ad un caricatore si chiede di aderire a catene di blocchi guidate da Maersk, APL e CargoSmart, ne sceglierà una, più di una o tutte quante?

Si connetterà singolarmente a tutte e tre e quelle integrazioni saranno effettuate in azienda o saranno affidate a terzi, come un consulente o ad un 3PL (fornitore di logistica integrata)?

O, forse, emergeranno middleware che consentano ad un caricatore di connettersi ad un sistema per ottenere l'accesso a qualunque protocollo di catena di blocchi di cui abbia bisogno?

"L'interoperabilità è la parola-chiave" afferma Cheng.

"Definire come quella interoperabilità funzioni sarà molto importante.

Ciò perché vogliamo che siano coinvolti più vettori.

Più la rete cresce, più possibilità avrà di attirare altri vettori".

Il dilemma dello standard

L'interoperabilità, ha detto una fonte a *JOC.com*, potrebbe fare affidamento sullo sviluppo di standard.

Ma gli standard sono difficili da sviluppare e fanno perdere tempo.

Un percorso più realistico verso l'interoperabilità della catena di blocchi è rappresentato da un'altra serie di imprese informatiche che normalizzino protocolli per tutte le soluzioni delle varie catene di blocchi.

Nel gergo della tecnologia, questo viene definito uno strato d'astrazione.

"Sarebbe nocivo per il settore del trasporto marittimo se diverse fazioni ed iniziative si facessero concorrenza faccia a faccia cercando di rendere la propria specifica scelta di tecnologia di catene di blocchi lo standard di fatto per il settore" afferma Peter Ludvigsen, amministratore delegato e fondatore della Blockshipping, come ha dichiarato a *JOC.com* all'inizio del 2028.

Più in genere, il problema che riguarda in gran parte l'attuale sentimento circa la catena di blocchi è che si sta tentando di far calzare questa nuova tecnologia al vecchio modo di pensare, mentre la concezione più ampia che sta dietro alla catena di blocchi è quella di suscitare nuovi modi di pensare.

Ad esempio, anche se l'idea di fornire un singolo registro fidato a tutte le parti in relazione ad una spedizione per aggiungere, visualizzare e verificare i dati è valida, non è esattamente sconvolgente.

Si tratta di un'evoluzione progressiva rispetto ad un database standard utilizzato per raccogliere gli stessi dati, forse criptati in un modo che rende più difficile modificarli.

Come sostiene Eric Rempel, responsabile dell'informatica presso la ditta di brokeraggio trasporto merci e 3PL Redwood Logistics, "è come dire 'ecco la mia macchina da scrivere, adesso collegatela ad internet'.

La maggior parte della gente sta cercando di usare qualcosa di rivoluzionario come se fosse banale.

L'evento catalizzatore di ciò che porterà all'uso della catena di blocchi fino adesso non è stato definito neppure lontanamente".

Ad esempio, si presuma che un caricatore sia la parte controllante nella propria rete.

Quel caricatore potrebbe volere che molteplici 3PL fornissero o estraessero i dati da un portale comune, ma non vorrebbe che quei 3PL vedessero quei dati che non sono direttamente correlati a loro.

Situazioni simili sorgono con i fornitori od i fornitori di servizio esteri.

Così, una società potrebbe teoricamente attirare quelle stesse strutture di rete in un ambiente di catena di blocchi, ma avrebbe senso?

"I bitcoin non prevedono restrizioni" afferma Jim Rice, vice direttore del Center for Transportation & Logistics del MIT.

"Ma nella filiera della distribuzione si vorrà il rilascio di un permesso.

Devo decidere io chi ha l'accesso.

La domanda è: come si ottengono i vantaggi della immutabilità e visibilità se si ha bisogno di limitare quelle cose?".

Questo potrebbe finire per essere un vicolo cieco per la catena di blocchi: una tecnologia che viene utilizzata in modo ottimale in un ambiente pubblico ed infido che agisce faccia a faccia in un settore che cerca patologicamente la fiducia.

In un mondo teorico, una catena di blocchi pubblica con migliaia di partecipanti (nodi) assicurerebbe quella fiducia.

Ma un intero settore è pronto a mollare gli ormeggi?

"Ci sono due questioni: quella tecnologica e quella culturale" afferma Brian Laung Aoaeh, socio del gruppo di capitale di rischio KEC Ventures che si concentra sulla tecnologia della filiera distributiva.

"Per me, la questione culturale è quella più difficile.

Ho trascorso del tempo a decifrarla".

Infatti, ci sono buone possibilità che la catena di blocchi possa diventare una componente fondamentale della tecnologia relativa al trasporto marittimo di linea, ma probabilmente quando la gente smette di pensare alla tecnologia che vi è implicita si concentra sulle applicazioni e si appresta al cambiamento.

"La tecnologia viene adottata quando diventa semplice" afferma Rempel.

"Quando viene demistificata".

(da: joc.com, 28 luglio 2018)

L'E-VOLUZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO

Nessuno ignora l'influenza in aumento degli acquisti online.

Tale è stata la loro crescita negli Stati Uniti l'anno scorso che la rivista *DigitalCommerce360* ha definito il quarto trimestre un "blockbuster".

In quel trimestre, la vendita al dettaglio è cresciuta di più di quanto fece in tutto il 2011: sette anni hanno fatto un'enorme differenza poiché le opzioni di sono moltiplicate online e le piattaforme di commercio elettronico sono cresciute nel modo più adatto alla clientela.

Negli Stati Uniti, lo scorso anno il 13% di tutte le vendite al dettaglio sono state costituite da navigazioni sul web.

Ciò presenta opportunità ma anche problematiche per il trasporto marittimo, sottolinea K. D. Adamson della ditta di previsioni marittime Futurenautics.

"Abbiamo visto che la Amazon ha ottenuto una licenza da spedizioniere di merci, abbiamo visto la Maersk legarsi ad Alibaba.

C'è tutta una serie di manovre in atto a livello strategico" ha dichiarato l'esperta a *Twentyfour7*.

"La preoccupazione, quando si tratta di commercio elettronico, consiste nel fatto che essi sono così incredibilmente bravi quanto a dati, analisi e previsioni, utilizzando la tecnologia per concentrarsi accanitamente sui clienti, ma il trasporto marittimo non lo è".

Mauro Sacchi, direttore strategia, sviluppo aziendale e soluzioni marittime della Wärtsilä, pensa che il settore dello shipping sappia di doversi sviluppare e che lo stia facendo troppo lentamente.

"Se le parti nell'ambito di un settore assai frammentato non collaborano in modo trasparente, l'unica maniera per andare avanti è il consolidamento" afferma.

La fusione di società fornisce al trasporto marittimo un appiglio migliore alla filiera distributiva, sottolinea, non da ultimo grazie alla connettività ed all'analisi dei dati che danno una maggiore percezione dell'intera filiera distributiva.

"Questi sviluppi hanno provocato un'ondata inarrestabile.

Non si tratta di qualcosa indotto dallo shipping, ma dal commercio elettronico globale e dalla clientela.

A prescindere da se il trasporto marittimo lo voglia o no, esso sarà colpito da questa ondata.

Si stanno attrezzando per cavalcare l'onda e cogliere l'opportunità?" si chiede Sacchi.

Peraltro, non tutti sopravvivranno, prevede, e gli intermediari saranno espunti dall'equazione.

Ma Sacchi rimarca una bella cosa che il trasporto marittimo può imparare dal commercio elettronico.

"Queste società sono molto brave a gestire le scorte ed a fare previsioni sulla base del comportamento atteso degli utenti finali" afferma.

Così, il trasporto marittimo ha solo bisogno di navigare sulla scia del commercio elettronico.

La soddisfazione del cliente è fondamentale, a prescindere da dove ci si situi nella filiera distributiva, il che è il solo modo per restare a galla.

Il suo giudizio si allinea a quello della Adamson: soddisfare le necessità del commercio elettronico, altrimenti il trasporto marittimo perderà delle opportunità.

"L'unica competenza che il trasporto marittimo ha è quella delle operazioni navali, e quanto più esse diventeranno automatizzate e guidate da algoritmi intelligenti, tanto meno saranno rilevanti nella filiera distributiva le conoscenze appartenenti al trasporto marittimo.

Dal clic alla consegna

Per certi versi, ci sono interessi in conflitto fra il trasporto marittimo ed il commercio elettronico.

E tutto si riduce al denaro.

Nel 2016, la McKinsey elaborò un rapporto intitolato "*Il trasporto marittimo containerizzato: il valore inutilizzato del coinvolgimento del cliente*".

La sostanza delle sue argomentazioni era che il taglio dei costi nel trasporto marittimo affievolisce la sua capacità di far fronte a nuove domande.

Il rapporto menzionava la lenta navigazione, le riduzioni del personale negli uffici a contatto con la clientela ed i tagli in generale.

"Queste iniziative, in alcuni casi, hanno temporaneamente tenuto a galla la redditività, ma hanno anche reso peggiore la vita per i loro clienti".

Gli autori del rapporto hanno constatato l'esistenza di un diffuso malcontento nel settore, malgrado i costi inferiori, e hanno scritto che "ogni risparmio a breve termine che i vettori potrebbero avere conseguito dai tagli dei costi potrebbe alla fine essere annullato poiché i caricatori si rivolgono ai concorrenti che possono far fronte in modo migliore alle loro esigenze".

La Adamson concorda con il rapporto: "Se si dovesse pervenire ad un testa a testa, Amazon vincerebbe perché la soddisfazione del cliente è la sua ragion d'essere.

Se il trasporto marittimo non diventa più affidabile, efficiente e trasparente, c'è un rischio assai concreto che le piattaforme online dicano 'possiamo farlo da soli'.

Possiamo colmare i vuoti della parte marittima del sistema di trasporto intelligente che sarà estremamente interoperabile, automatizzata e senza soluzioni di continuità rispetto alle altre modalità".

I clienti vorrebbero aspettare il minor tempo possibile fra il clic e la consegna, il che significa che il commercio elettronico vuol stare al passo quanto alla velocità.

Essi vorrebbero dotare di scorte alla svelta i propri magazzini in prossimità dei clienti finali in modo che non occorra inviare mail del tipo "siamo spiacenti di informarvi che" riguardo a ritardi imprevisti.

Una maggiore affidabilità richiederebbe, tuttavia, un po' di pressione sulla questione della velocità.

Le compagnie di navigazione potrebbero essere in qualche modo lente quanto al giungere in porto all'orario previsto e consentire alle imprese di commercio elettronico di programmare in anticipo.

La necessità della connettività

Fortunatamente per il trasporto marittimo, i giganti del commercio elettronico sono bravissimi nel prevedere le vendite ed accumulare scorte nei propri magazzini in tempo per evitare ritardi, così che la loro esperienza dovrebbe essere in grado di tenere a galla il trasporto marittimo.

Guarda ed impara, ascolta e prospera.

Man mano che gli sviluppi aumentano il ritmo, ci sono possibilità incalcolabili.

Ma la preoccupazione finora è stata in ordine a se le aziende di commercio elettronico si ribelleranno.

"Per come stanno le cose oggi, le grosse piattaforme stanno per raggiungere il limite di ottimizzazione delle loro attuali filiere distributive in cui il trasporto marittimo è l'anello debole" afferma la Adamson.

L'esperta si chiede se, allo scopo di soddisfare i requisiti sempre più esigenti dei clienti, esse possano girarsi e dire 'se il trasporto marittimo non può farlo, forse sarebbe più semplice, più conveniente e più agevole creare un nuovo ecosistema di logistica blu composto da diversi partner, e farlo da noi'.

Una visione meno oscura è quella adottata da Sacchi della Wärtsilä, il quale non ritiene che non occorra che il settore del trasporto marittimo nel suo complesso si preoccupi.

"Sarei molto sorpreso se Amazon o Alibaba diventassero compagnie di navigazione in proprio.

Perché dovrebbero?

Essi vanno alla ricerca di partner che gestiscano una tecnologia alquanto complessa, cosa che il trasporto marittimo fa".

Per ribattere a tale visione, la Adamson offre l'esempio di una azienda di commercio elettronico che passa, o almeno si avvicina, alla filiera distributiva: "La Amazon ha da un po' una licenza da spedizioniere di merci.

Il prossimo passo è quello di costituire una compagnia di navigazione propria, o lavorare con una nuova organizzazione come la Massterly da Wilhelmsen e Kongsberg, costruire navi di nuova generazione, forse investire in navi più piccole, automatizzate, alimentate da batterie, a basse emissioni che siano in grado di navigare le idrovie interne ed entrare in molti porti minori – aggirando le mega navi ed i mega porti – e così fornire ai clienti quello che davvero vogliono?".

Sacchi della Wärtsilä ritiene fermamente, tuttavia, che le attuali compagnie di navigazione manterranno il loro posto nella filiera distributiva.

Il trasporto marittimo può, deve e vorrà adeguarsi, prevede, e c'è una soluzione-chiave che è finalmente a disposizione dello shipping – su questo punto lui e la Adamson concordano – e questa soluzione è la connettività.

Offrire qualcosa di semplice per il cliente finale come la localizzazione del suo ordine era impossibile poiché la connettività a lungo raggio era complessa e costosa.

"Il trasporto marittimo non ha avuto lo stesso accesso alla connettività rapida ed in tempo reale sulle sue navi come l'abbiamo avuta a terra perché è incredibilmente costosa: le comunicazioni satellitari sono letteralmente una scienza missilistica" afferma la Adamson.

"Ma con i costi e la disponibilità della connettività a livello aziendale la porta d'accesso al futuro è davvero ben aperta al trasporto marittimo".

Chi dovrà pagare?

Ci sono profitti da realizzare a lungo termine, ma il trasporto marittimo oggi non pensa a lungo termine, sostiene la Adamson.

Le problematiche sono svariate e cucite nel tessuto stesso del trasporto marittimo.

Con così tante parti coinvolte – armatore, dirigente, operatore – chi dovrà fare quegli investimenti in connettività?

"Ci sono complesse relazioni fra i soggetti interessati che possono in ultima analisi finire per svantaggiare il consumatore finale" afferma Adamson.

"Gli armatori stanno facendo supposizioni sul tonnellaggio piuttosto che investire in proposte per il cliente finale, pertanto essi si interessano solo al valore della nave".

Il dirigente marittimo terzo può ravvisare i vantaggi ma potrebbe non avere la nave in gestione per un periodo di tre mesi e così non potrebbe giustificare un importante investimento in connettività per una nave che non gli appartiene.

Il punto è che il trasporto marittimo è esistito in uno stato di insoddisfazione gestita per qualche tempo, ma non si tratta di una situazione sostenibile dal momento che la domanda dei mercati e dei clienti si evolve".

Anche i bilanci risicati costituiscono una difficoltà e tutti i soggetti interessati stanno già operando con margini sottilissimi.

Nulla di tutto ciò, tuttavia, scoraggerà i clienti dal ridimensionare le loro aspettative.

E le differenze culturali fra le aziende di trasporto marittimo e commercio elettronico sono pertanto una vera e propria problematica, avverte la Adamson.

"Se si osserva Amazon, si nota come essa si sia concentrata senza sosta sulla soddisfazione del cliente e questa è la sola cosa di cui i occupano i suoi responsabili.

Essi si chiedono tutti i giorni 'cosa possiamo fare per ridurre le frizioni e far fronte alle aspettative della clientela?'.

Ecco perché ogni settore è vulnerabile nei confronti di Amazon ed il trasporto marittimo non fa assolutamente eccezione".

(da: hellenicshippingnews.com, 20 agosto 2018)

TRASPORTO FERROVIARIO

VERSO UN TRASPORTO SENZA DOCUMENTAZIONE CARTACEA DALL'EUROPA ALLA CINA

Una procedura senza soluzione di continuità presso tutti gli attraversamenti frontalieri, tempi di viaggio più rapidi, costi inferiori e maggiore flessibilità nell'organizzazione del trasporto merci ferroviario.

E, naturalmente, basta con le pile di scartoffie che devono essere portate in giro per passarle a tutte le parti coinvolte.

Quando tutte le parti di una filiera logistica convenissero di utilizzare la lettera di vettura elettronica, allora si potrebbe davvero realizzare il trasporto senza documentazione cartacea.

Questo in teoria, ma resta un bel po' da fare prima che essa rimpiazzi la versione cartacea, afferma la CIT (International Rail Transport Committee).

La versione elettronica della lettera di vettura si accinge ad essere un elemento rivoluzionario per il settore del trasporto merci ferroviario e, quale ente che rappresenta qualcosa come 216 imprese ferroviarie e compagnie di navigazione, la CIT lavora da anni per portare questo strumento innovativo sul mercato.

I requisiti funzionali e tecnici sono stati definiti a gennaio 2017.

Con l'istituzione della Raildata, la piattaforma informatica è in funzione.

Tuttavia, a detta del segretario generale Cesare Brand, rimangono ancora alcune problematiche.

Solo B2B

"Al momento attuale, essa viene utilizzata solo per il flusso di informazioni da azienda ad azienda" ha spiegato.

La lettera di vettura elettronica può anche essere utilizzata per le comunicazioni da azienda ad amministrazione, come avviene per le comunicazioni fra un operatore ferroviario ed il gestore delle infrastrutture.

Tuttavia, questa parte della filiera è ancora subordinata ai negoziati in corso riguardo ai requisiti legali, afferma Brand.

"L'Unione Europea ha proposto un nuovo emendamento al Codice Doganale e non è ancora chiaro quali informazioni saranno richieste a tale riguardo.

Inoltre, nel flusso di informazioni da azienda ad amministrazione alcune amministrazioni richiedono ancora la documentazione cartacea".

A livello di B2B, l'attuazione è iniziata con diversi pionieri che al momento hanno adottato la versione elettronica.

La lettera di vettura elettronica può essere utilizzata in due modi, ha spiegato il segretario generale.

"Può essere usata tramite una banca dati accentrata.

Questa banca dati è gestita dalla Raildata.

Oppure, le parti possono optare per l'implementazione della lettera di vettura elettronica su base bilaterale.

All'avanguardia ci sono DB Cargo e le sue partecipate, SNCF, Ferrovie Ceche, GreenCargo, Lineas Captran, SBB Cargo, RCA e Mercitalia, per citarne solo alcune".

Investimenti richiesti

Allo stesso tempo, gli operatori del settore sono ancora riluttanti a passare alla versione elettronica.

"La tecnologia porta con sé nuove procedure e queste richiedono investimenti in strumenti elettronici" afferma Brand.

"Molte imprese di trasporto merci ferroviario attualmente non sono in gran forma e questo non è il momento per investimenti di rilevo.

Si aggiunga il fatto che l'investimento comincerà a ripagarsi solo quando la versione elettronica sarà stata adottata su più ampia scala, oppure che occorre presentare simultaneamente la documentazione cartacea" sostiene Brand.

Infine, c'è ancora poca chiarezza riguardo al riconoscimento della lettera di vettura elettronica nei tribunali dei singoli stati membri, ha spiegato il dirigente della CIT.

"La lettera di vettura è una prova del contratto, ma il livello di riconoscimento del documento in questione come tale varia di molto fra i tribunali dei diversi paesi.

La Commissione Europea sta ora cercando di armonizzare questa normativa".

Espansione in Cina

Il documento di trasporto merci elettronico è applicabile entro la giurisdizione della regione di cui alla Convenzione concernente il Trasporto Internazionale per Ferrovia (COTIF).

Essa include l'Europa, il Maghreb ed il Medio Oriente.

Tuttavia, la CIT sia attualmente estendendo il suo raggio d'azione per coprire anche il trasporto fra Europa e Cina.

"Ci aspettiamo di poter completare i requisiti funzionali e tecnici all'inizio del prossimo anno" afferma Brand.

"Stiamo andando avanti, ma lo stiamo facendo lentamente" ha notato.

"Abbiamo ancora un sacco di lavoro da fare.

Ma penso che stiamo facendo bene come settore del trasporto merci ferroviario.

Un anno e mezzo fa il settore non era pronto.

Adesso siamo pronti e dobbiamo solo andare avanti".

(da: railfreight.com, 31 luglio 2018)

DB E VTG PUBBLICANO LA RELAZIONE INTERMEDIA SUL CARRO MERCI INNOVATIVO

La DB (Ferrovie Federali Tedesche) e la VTG hanno pubblicato i risultati intermedi del progetto di ricerca "Carro Merci Innovativo" finalizzato a costruire e collaudare carri merci più leggeri, silenziosi ed efficienti dal punto di vista energetico, con quattro tipi di veicoli di prova che hanno completato più della metà dei 150.000 km di collaudo da quando hanno iniziato le operazioni a marzo.

La DB afferma che le innovazioni collaudate sui carri pianale, carri container, carri cisterna e carri bisarca spaziano dall'uso di nuove componenti leggere al risparmio di energia, alla riduzione del rumore ed ai nuovi moduli che ottimizzano le operazioni dei carri.

Il carro intermodale è stato nuovamente sviluppato come carro containerizzato per accogliere la varietà più ampia possibile di combinazioni di contenitori, con particolare attenzione alla progettazione ottimizzata a seconda del peso.

Anche la combinazione fra freni a disco ed un modulo telematico consente intervalli di manutenzione più lunghi ed una maggiore disponibilità.

Il carro bisarca a due piani ha inoltre conseguito una elevata efficienza di carico, specialmente quado trasporta veicoli alti e pesanti come i SUV ed i furgoni ed è altresì adatto al trasporto di altri tipi di veicoli.

Il carro dispone di una flessibilità adattabile al livello di carico superiore e di elementi regolabili al livello di carico inferiore.

Il carro cisterna è più corto di 2 metri rispetto ai tipi esistenti (14,4 metri) pur mantenendo lo stesso volume (77 m^3), consentendo un numero maggiore di carri per treno, cosa che a detta della DB è stata resa possibile mediante la realizzazione di un diametro di cisterna più grande utilizzando un nuovo materiale.

Varie combinazioni di assali, rivestimenti degli assai e congegni assorbenti del rumore delle ruote sono in corso di collaudo sui carri.

Il carro cisterna presenta anche una coibentazione più lieve con una minore densità.

Il carro pianale a sei assi è stato progettato per trasportare prodotti di acciaio e può portare sia lastre che bobine così come contenitori, eliminando la necessità di convertire il carro per carichi diversi.

"Sono contento dei risultati delle prime misurazioni" afferma il ministro federale dei trasporti Andreas Scheuer.

"Esse mostrano che tutti i carri senza dubbio stanno al di sotto dei limite di rumore permesso e risparmiano energia.

Il trasporto merci su rotaia potrà in futuro essere più silenzioso, più efficiente dal punto di vista energetico e più economico.

Si tratta di un importante passo avanti nel percorso finalizzato ad apportare più merci alle ferrovie e ad incrementare la generale accettazione del trasporto merci ferroviario".

Il BMVI (ministero federale tedesco dei trasporti e delle infrastrutture) contribuisce con 18 milioni di euro in due anni all'iniziativa varata ad ottobre del 2016, mentre la DB Cargo e la VTG si sono assunti l'onere dei costi pari a 6 milioni di euro per l'acquisto dei carri merci e delle componenti stesse.

La DB afferma che le rimanenti corse di collaudo mostreranno se gli sviluppi supereranno anche il collaudo pratico dal punto di vista economico.

(da: railjournal.com, 15 agosto 2018)

TRASPORTO STRADALE

LA DB SCHENKER COLLAUDA IL TRASPORTATORE DI CASSE MOBILI AUTOMATIZZATO "WIESEL"

La DB Schenker è il primo fornitore di servizi logistici al mondo a collaudare un "Wiesel" automatizzato presso il proprio sito di Norimberga.

Questo veicolo prodotto dalla KAMAG è stato sviluppato per trasportare casse mobili nei piazzali logistici e li può movimentare automaticamente.

Il "Wiesel" serve ad analizzare e valutare i processi automatizzati.

Il veicolo è stato sviluppato per essere utilizzato solamente all'interno dei siti della società e non sarà impiegato in spazi pubblici.

KAMAG e DB Schenker, due società globali di spicco, stanno cooperando per portare avanti congiuntamente l'innovativo discorso della guida automatizzata.

Erik Wirsing, vice presidente innovazione globale alla Schenker AG, ha affermato il 26 luglio in occasione della presentazione del "Wiesel": "La digitalizzazione migliora l'efficienza in tutto l'intero ecosistema di trasporto.

L'uso di sistemi di trasporto senza autista è già un'importante componente dei nostri processi logistici.

La valutazione della fase di collaudo mostrerà come integriamo il sistema nel contesto del nostro sistema di trasporto terrestre".

Il direttore generale Bernd Schwengbier della KAMAG ha dichiarato: "Il progetto pilota ci consente di analizzare il potenziale della tecnologia nelle specifiche applicazioni logistiche quotidiane.

Ciò ci aiuterà a sviluppare ulteriormente ed a migliorare la tecnologia.

Con il nostro veicolo a guida automatica apportiamo un contributo all'incremento dell'efficienza dei nostri clienti".

A lungo termine, l'intento è quello di massimizzare l'efficienza dal punto di vista dei costi dei veicoli automatizzati per casse mobili e di competere con i tempi di lavorazione dei veicoli con autista.

In confronto ai trasportatori regolari di casse mobili, fra i potenziali vantaggi vi sono la riduzione dei costi del personale, gli intervalli più lunghi per la manutenzione così come operazioni ottimizzate secondo le risorse.

L'operazione automatizzata del "Wiesel" riduce le emissioni inquinanti ed il rumore.

Alla luce della sempre maggiore carenza di personale nel settore della logistica, il veicolo autonomo può anche contribuire ad alleviare le questioni relative alla dotazione organica.

Inoltre, l'uso dei veicoli automatici migliora il livello generale di sicurezza personale nei piazzali della logistica, in cui l'errore umano è considerato la principale causa di incidenti.

I sensori assai precisi contribuiscono a minimizzare il rischio di lesioni alle persone e di danni alle infrastrutture.

In termini di sicurezza personale e grazie ai sensori, il veicolo è in grado di individuare gli ostacoli e fermarsi automaticamente ogni volta che sia necessario.

In aggiunta a ciò, nel corso dei test eseguiti dalla DB Schenker il veicolo può essere fermato in qualsiasi momento utilizzando un controllo radio a distanza.

Il "Wiesel" automatizzato di Norimberga è stato costruito convertendo un veicolo standard per casse mobili.

(da: transportjournal.com/deutschebahn.com, 26 luglio2018)

HELLMANN E BERGISCH ACHSEN KG AVVIANO LE PROVE SUL CAMPO DI MOTORI ELETTRICI RICONFIGURATI PER VEICOLI COMMERCIALI

Nel contesto di una cooperazione innovativa, il fornitore di servizi logistici operativi a livello globale Hellmann Worldwide Logistics ed uno dei maggiori produttori mondiali di rodiggi per rimorchi, la BPW Bergische Achsen KG, stanno dando il via ad una prova pratica congiunta: stanno portando su strada lo eTransport, un asse motore elettrico recentemente sviluppato dalla BPW.

Ciò che lo distingue è che l'asse gestito elettricamente consente la conversione dei veicoli commerciali convenzionali ad alimentazione diesel e pertanto rappresenta una vera innovazione in termini di sostenibilità, da un punto di vista non solo tecnico, ma anche economico ed ambientale.

Nell'ambito della prova sul campo, l'uso di un furgone alimentato elettricamente sarà provato per un periodo di sei mesi in varie località e con varie configurazioni di percorso per le consegne all'interno della città.

Lo MB Vario, che è stato specificamente convertito per la Hellmann, sarà impiegato per circa due mesi nelle due filiali di Osnabrück a Lehrte e Bielefeld.

Con i suoi due motori asincroni integrati all'asse, il veicolo vanta più di 150 kW (equivalenti a circa 200 PS) e consente di coprire un raggio d'azione di 100 km con un carico utile di 3 tonnellate, usando una batteria agli ioni di litio di 80 kWh.

La società logistica Hellmann da diversi anni a questa parte lavora ad approcci logistici innovativi e sostenibili.

Mediante la collaborazione con istituti scientifici, di ricerca ed industriali, lo scopo è quello di reperire una vera alternativa ai motori diesel per il parco veicoli della Hellmann a medio termine che tenga conto di criteri sia economici che ambientali.

La BPW ha vinto numerosi premi per l'innovazione con l'asse eTransport che è stato presentato per la primissima volta in occasione della *IAA 2016*.

Grazie alla compatta installazione di motori e congegni nell'asse ed alla vantaggiosa posizione del motore vicino al volante, si tratta di una sorprendente soluzione che ottimizza la manovrabilità del veicolo con sterzatura attiva assistita.

La soluzione eTransport può essere integrata in veicoli già esistenti, come ad esempio lo MB Vario, e pertanto procura ai costosi veicoli speciali una seconda vita priva di emissioni.

Congiuntamente agli esperti, Paul Nutzfahrzeuge della BPW ha annunciato che la conversione standard di questi tipi di veicoli inizierà entro la fine dell'anno.

"Noi ravvisiamo la elettromobilità come una possibile tecnologia fondamentale nella implementazione di approcci sostenibili alla logistica che allo stesso tempo assicura ai nostri clienti una maggiore flessibilità.

Sulla base della minaccia del divieto per i diesel nelle aree interne cittadine e della sempre maggiore domanda fra i clienti di soluzioni logistiche verdi, questa prova sul campo ci fornisce dati reali e l'esperienza relativa all'uso della nuova tecnologia per i motori" afferma Mathias Magnor, responsabile operativo per strade e ferrovie della Hellmann Worldwide Logistics.

Markus Schell, socio amministratore personalmente responsabile della BPW, afferma: "Siamo felici che la Hellmann, un fornitore di servizi logistici operativo a livello globale dedicato alla sostenibilità, abbia scelto la nostra soluzione.

Questo significa che assieme possiamo conseguire una conoscenza assai preziosa riguardo ai vari requisiti pratici ed utilizzarli ai fini di un ulteriore sviluppo prima di partire con la conversione in serie di veicoli diesel dalla fine di quest'anno".

A proposito della BPW Bergische Achsen Kommanditgesellschaft

La BPW Bergische Achsen Kommanditgesellschaft è la società-madre del gruppo BPW.

Con oltre 1.600 dipendenti, fra cui circa 120 apprendisti, la società a gestione familiare produce e sviluppa sistemi di rodiggio completi per rimorchi e semirimorchi camionistici presso la propria sede centrale di Wiehl dal 1898.

Le tecnologie della BPW comprendono sistemi per assi, tecnologia per freni, sospensioni e cuscinetti.

Gli assi ed i sistemi di rodiggio per i rimorchi della BPW sono in uso su milioni di veicoli in tutto il mondo.

Un'ampia gamma di servizi fornisce altresì ai produttori ed agli operatori di veicoli l'opportunità di incrementare l'efficienza della propria produzione e dei processi di trasporto.

(da: transportjournal.com/hellmann.net, 24 agosto 2018)

TRASPORTI ED AMBIENTE

I SISTEMI PER LA DEPURAZIONE DEI GAS ESAUSTI: DEPURANO BENE?

La scelta della migliore opzione per conformarsi al limite stabilito per lo zolfo sarà una scommessa.

Il successo economico della scelta di un armatore dipende in modo sostanziale dai futuri prezzi del carburante nel 2020 ed oltre.

Se la differenza di prezzo fra carburanti ad elevato residuo di zolfo e distillati con zolfo allo 0,5% raggiungesse i 400 dollari USA alla tonnellata nel 2020, come previsto da alcuni analisti del mercato, allora l'installazione di sistemi per la depurazione di gas esausti sembrerebbe un'opzione assai allettante.

Molto è stato detto e scritto in ordine ai sistemi per la depurazione di gas esausti – ai quali comunemente ci si riferisce come 'filtri di depurazione' – e se essi siano una soluzione valida dal punto di vista ambientale.

Ma comunque mettere in mare i SO_x è meglio che liberarli nell'atmosfera?

Può darsi che la percezione pubblica della ecocompatibilità dei filtri depuratori sia ben diversa dalla realtà.

Al fine di aiutarci a decidere che cosa sia mito e quali siano i fatti, North dell'England P&O Club ha chiesto a Don Gregory e Mark West della EGCSA (Exhaust Gas Cleaning System Association) di rispondere ad una breve intervista.

Quelle che seguono sono le opinioni della EGCSA e non riflettono necessariamente quelle di North.

"D: I sistemi per la depurazione di gas esausti non si limitano a spostare l'inquinamento dall'aria al mare?

R: Si tratta di un comune malinteso: l'acqua di lavaggio dei filtri depuratori rimuove e converte gli ossidi di zolfo dai gas esausti in modo da scaricarli nelle acque di lavaggio come innocui solfati.

Dopo il sodio ed il cloruro, il solfato è lo ione più comune presente nell'acqua di mare.

Anche se tutto lo zolfo di tutte le riserve petrolifere mondiali dovesse essere depurato, l'incremento dei solfati negli oceani sarebbe infinitesimamente piccolo.

Gli scarichi delle acque di lavaggio dei filtri depuratori sono inoltre continuamente monitorati e soggetti a rigorosi limiti di scarico.

Vari studi hanno concluso che ogni riduzione di pH derivante da depurazione sarà insignificante se comparata a quella risultante dall'incremento della CO_2 atmosferica assorbita dai mari.

Inoltre, la depurazione a circuito aperto da anni viene utilizzata dalle centrali elettriche costiere e dai sistemi a gas inerte delle petroliere quando si trovano in porto senza problemi dal punto di vista ambientale.

Adottando un approccio olistico, la depurazione consente di continuare ad utilizzare il carburante residuo, il che significa che l'energia necessaria alla produzione di carburante distillato e le risultanti emissioni di CO_2 possono essere ridotte in modo rilevante.

D: Che cosa può dirci dei numerosi aneddoti secondo i quali i sistemi per la depurazione di gas esausti sono inaffidabili e richiedono un sacco di manutenzione?

R: Questo può essere avvenuto qualche anno fa prima che la depurazione dei gas esausti divenisse diffusa.

Tuttavia, la depurazione è una tecnologia affermata.

Ci sono stati alcuni rapporti in ordine a guasti di condotte dovuti all'uso di materiali o rivestimenti non appropriati.

La chiave per la riuscita dei sistemi per la depurazione di gas esausti sono una gestione del progetto estremamente professionale e squadre di installazione ad alta qualità.

I sistemi per la depurazione di gas esausti sono progettati per durare tutta la vita della nave.

D: Possiamo aspettarci norme – internazionali, regionali o nazionali – che lala fine controllino o vietino lo scarico di acque reflue dei sistemi per la depurazione di gas esausti (in particolare nelle acque delimitate e nei porti)?

R: L'IMO già richiede che i parametri delle acque di lavaggio di pH, pAH (idrocarburi policiclici aromatici) e torbidità vengano continuamente monitorati ed i risultati registrati rispetto al momento ed alla posizione della nave.

Ci sono alcuni porti che hanno proibito l'uso dei depuratori a circuito aperto nelle proprie acque.

Ma non ci sono prove che giustifichino il divieto.

Ci sono molti esempi di depuratori basati a terra che operano da decenni senza che vi sia un impatto misurabile sui sedimenti o le acque circostanti.

Si tratta in gran parte di una reazione emotiva.

D: Confidate che le raffinerie continueranno a produrre carburanti residui ad alto contenuto solforoso a buon mercato dopo il 2020?

R: Sì: non c'è dubbio che le raffinerie siano preoccupate riguardo alla eliminazione dei residui alla fine del 2019 con il passaggio al carburante con contenuto solforoso dello 0,5%.

Lo scenario peggiore è quello in cui il carburante ad elevato contenuto solforoso scenda al di sotto del prezzo del carbone.

D: Se si utilizzano sistemi di depurazione a circuito chiuso ed ibridi, che cosa accade in relazione ai rifiuti chimici?

Vengono eliminati in modo corretto dal punto di vista ambientale?

R: Le linee-guida dei depuratori dispongono che i rifiuti generati dai sistemi per la depurazione di gas esausti vengano consegnati a strutture ricettive situate a terra.

Non possono essere scaricati in mare o inceneriti a bordo.

D: Se i sistemi per la depurazione di gas esausti si guastano in servizio, la nave viola l'Allegato VI della MARPOL?

R: L'avviso fondamentale che la EGCSA ha ricevuto è che gli operatori della nave dovrebbero essere trasparenti ed avvisare lo stato dei porti di bandiera e costieri senza ritardo nella comunicazione, nonché che sono state intraprese misure correttive.

Nel caso di un problema che impedisca l'operazione del sistema, la nave non dovrebbe essere considerata in immediata violazione del regolamento perché la mancata conformità sarebbe non intenzionale e si applicherebbero le disposizioni del regolamento 3.1.2 dell'Allegato VI della MARPOL.

Se l'operazione del sistema per la depurazione di gas esausti non è possibile, la nave viene avvertita di passare al carburante conforme.

Tuttavia, se a bordo non c'è carburante conforme, alla nave dovrebbe essere consentito di completare la tratta in corso del suo viaggio senza deviazioni e poi di effettuare lavori di riparazione o di rifornirsi di carburante conforme.

D: È troppo tardi per ordinare ed installare un sistema per la depurazione di gas esausti su una nave prima del 2020?

R: Si è capito che la maggior parte dei membri della EGCSA non potranno consegnarli sino a dopo il 2020.

Ci sono alcuni colli di bottiglia come la disponibilità degli ispettori per la misurazione laser e di squadre esperte per le installazioni.

Tuttavia, abbiamo saputo che un particolare cantiere in Corea ha recentemente rilasciato un preventivo di 19 giorni per una installazione completa.

Allo stato attuale, l'acciaio inossidabile richiesto per la produzione è ancora disponibile in quantità sufficienti".

(da: hellenicshippongnews.com, 25 luglio 2018)

LOGISTICA

I 3PL DEVONO FAR FRONTE AD UNA SERIA SFIDA DA PARTE DEI GIGANTI DEL COMMERCIO ELETTRONICO

Secondo un analista di spicco della filiera distributiva, l'accordo inerente alla distribuzione concluso a metà agosto dalla JD.com e dalla Unilever potrebbe rappresentare un segnale di ciò che verrà dal momento che i giganti del commercio elettronico sfruttano le proprie reti logistiche in espansione per competere con i 3PL (fornitori di logistica integrata) per i contratti.

La JD.com, maggiore dettagliante cinese con oltre 300 milioni di clienti, a metà agosto ha raggiunto un accordo per distribuire l'ampia gamma di prodotti di consumo della Unilever, compresi i suoi marchi Lipton, Vaseline, Clear e Lux, in tutta la Cina.

Non è stato rivelato alcun particolare finanziario da parte delle due società ma la JD.com in una dichiarazione ha confermato di essere stata scelta dalla Unilever "quale partner logistico per espandere il proprio raggio d'azione in Cina", nel cui contesto la JD assicura i servizi di trasporto fra i magazzini ed alla volta dei negozi di vendita al dettaglio di terzi.

"Dopo aver lavorato a stretto contatto con la JD quale partner per la vendita al dettaglio, risulta chiaro che la sua rete e la sua tecnologia logistiche non hanno rivali" afferma Rohit Jawa, vice presidente esecutivo della Unilever per l'Asia Settentrionale.

"Con l'apertura di quelle infrastrutture alle attività esterne alla propria piattaforma, la JD adesso ci aiuterà a portare i nostri prodotti più popolari alle comunità più difficili da raggiungere in Cina, in modo sicuro e veloce".

Cathy Roberson, fondatrice e capo analista della ditta di consulenze con sede negli Stati Uniti Logistics Trends & Insights, afferma che i produttori operativi in Cina spesso hanno incontrato difficoltà nell'organizzare la distribuzione al di là delle città più importanti ed in particolare nella consegna nell'ultimo tratto.

Tuttavia, il successo dei dettaglianti del commercio elettronico nella realizzazione delle reti logistiche per soddisfare la domanda dei propri clienti ha creato nuovi opzioni per i produttori.

Esso ha inoltre messo in grado i venditori online di competere con i 3PL in ordine ai contratti di distribuzione, sia in Cina che all'estero.

"Non è una questione di intrufolarsi nel territorio delle imprese logistiche ma piuttosto di fornire un servizio indispensabile in un paese in cui la consegna nell'ultimo tratto ha caratteristiche uniche ed ancora manca rispetto alle necessità di infrastrutture di rete a livello nazionale" ha dichiarato a *Lloyd's Loading List*.

"Molte società logistiche tradizionali all'interno della Cina non offrono una propria rete diffusa in tutto il paese e, di conseguenza, le aziende come la JD.com hanno dovuto realizzarne una di proprietà per necessità.

Poiché società come la JD ed altre aziende di commercio elettronico comprese Alibaba ed Amazon si stanno ulteriormente avvicinando alla logistica ed alle consegne nell'ultimo tratto, potremmo assistere alla loro competizione con i fornitori di logistica integrata all'interno della Cina, a livello regionale ed a livello globale".

La JD.com afferma che il proprio partenariato con la Unilever ha segnato un'espansione della propria strategia RaaS (vendita al dettaglio come servizio) in cui la società offre la propria tecnologia e le proprie infrastrutture alle imprese ed agli enti al di fuori delle proprie piattaforme di commercio elettronico.

"La JD già assicura varie combinazioni di magazzinaggio, trasporto e software per la gestione delle scorte ad imprese fra cui la Danone e la Oldenburger in Cina" si legge in una dichiarazione.

"La Unilever, partner da lungo tempo della JD, presenta una enorme nuova opportunità perché la società effettua ancora la stragrande maggioranza delle proprie vendite attraverso canali fuori rete in Cina: vendite che adesso saranno potenziate dalla logistica della JD".

Secondo la *Reuters*, prima dell'accordo con la JD.com, la Unilever aveva lavorato esclusivamente con ditte di logistica fra le quali la DHL della Deutsche Post al fine di far fronte alle proprie esigenze di distribuzione in Cina.

La DHL non ha voluto rilasciare commenti quando le è stato chiesto da *Lloyd's Loading List* se avrebbe risentito le conseguenze dal legame della Unilever con la JD.com.

La JD ha cercato di differenziarsi dal maggiore rivale Alibaba attraverso l'operatività di una propria rete logistica che secondo alcuni adesso è la più grande della Cina.

La ditta attualmente effettua operazioni in oltre 500 magazzini, 7.000 centri di consegna e promette di consegnare oltre il 90% degli ordini il giorno stesso od in quello successivo.

Tuttavia, malgrado il successo della JD.com nella realizzazione della propria rete, la sua branca logistica rimane in perdita.

Gli introiti generati dalla JD Logistics si sono impennati del 151% su base annua nella prima metà del 2018 per 5,1 miliardi di renminbi (743 milioni di dollari USA), ovvero il 2,3% degli introiti complessivi della JD, ma le sue perdite operative sono ammontate a 2,4 miliardi di renminbi nello stesso periodo, controbilanciando una grossa porzione dei 3,4 miliardi di profitti operativi generati dalla JD Mail.

"Anche se la JD Logistics resterà un problema per la redditività del gruppo a breve termine, la dirigenza della JD spera di migliorare i suoi margini attraverso il miglioramento della utilizzazione e la schiusura di nuovi flussi di introito" afferma un'analisi della Nomura.

(da: lloydsloadinglist.com, 21 agosto 2018)

LEGISLAZIONE

UN MODELLO DEL FUTURO DEL TRASPORTO: LA STRATEGIA PER IL 2050 DELLA COMMISSIONE EUROPEA

In un suo recente documento, T&E (Transport & Environment) descrive il modello e riferisce alcuni dei suoi limiti tecnologici quando si tratta del trasporto, nonché il processo consultivo della strategia stessa, e propone le misure per assicurare una incisiva ed attendibile modellazione, le conseguenze della quale sono decisive per la politica ambientale del prossimo decennio.

Il documento si concentra in particolare sul settore dei trasporti, che rappresenta sia la maggiore fonte di emissioni di gas serra nell'Unione Europea, sia l'unico settore ad averle incrementate dal 1990.

Si riporta di seguito la sintesi del documento, la cui versione completa è consultabile su:

https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/2018_07_2050_model_paper_final.pdf.

* * *

La strategia per il 2050 in corso di sviluppo ad opera della Commissione Europea in vista della COP25 (Conferenza 2019 dell'ONU sul Cambiamento Climatico) è di fondamentale importanza per il futuro della politica europea sul clima.

United Nations Framework Convention on Climate Change

L'obiettivo centrale della strategia è quello di guidare la politica europea sul clima verso l'adesione all'accordo sul clima di Parigi, vale a dire come ridurre le emissioni di gas serra da tutti i settori dell'economia al fine di limitare l'aumento globale della temperatura ben al di sotto dei 2°C.

Allo scopo di conseguire tale obiettivo, la Commissione fa affidamento sul modello econometrico PRIMES per determinare il percorso più conveniente.

Il modello è esaustivo ed è in grado di elaborare l'economia europea e le emissioni ad essa correlate.

Sulla base dei costi storici e previsti delle tecnologie per ridurre le emissioni, come il costo di un veicolo elettrico rispetto ad una più efficiente automobile alimentata a benzina o diesel, il modello contribuisce a determinare il percorso più conveniente da seguire.

Il più recente lavoro di modellazione, segnatamente lo Scenario di Riferimento 2016, unitamente agli scenari EUCO elaborati per conseguire l'obiettivo 2030 dell'Unione Europea, presenta alcune fondamentali lacune che mettiamo in evidenza.

Le critiche che in genere vengono espresse riguardo al modello sono le seguenti.

- Trasparenza: dal processo consultivo ai risultati finali, evidenziamo nel rapporto numerose occasioni in cui i presupposti e gli apporti di modellazione non sono trasparenti.

  Questo restringe le opzioni di revisione critica da parte dei soggetti interessati rilevanti e riduce la fiducia nei risultati.

- L'incapacità di modellare cambiamenti perturbatori: uno di tali esempi è che nelle proposte sugli standard di emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti non è stato previsto l'ingresso dei camion a batterie elettriche entro il 2030, malgrado i diversi modelli già presenti sul mercato o annunciati per i prossimi due anni.

  Questo è dovuto, in parte, alla mancanza di trasparenza dei presupposti utilizzati in relazione a questi camion ed anche alla struttura del modello di per se stessa.

- L'impegno distribuito in tutti i settori: il trasporto stradale dispone di chiari percorsi di decarbonizzazione che stanno diventando stringenti in termini di costi, portata e addebito per le infrastrutture.

  Malgrado ciò, il regolamento per il 2030 riguardo alla CO_2 delle auto e dei camion ha un obiettivo meno ambizioso rispetto a quello del settore dell'edilizia, che sembra fondarsi sui presupposti di costo obsoleti che erano stati implementati negli scenari EUCO.

  Sembra che questo non rifletta i percorsi di decarbonizzazione accessibili e chiari disponibili nel trasporto.

- Trasporto marittimo ed aereo internazionale: la precedente modellazione della Commissione in ordine all'aviazione mostrava incrementi di efficienza assai ottimistici, che risultavano in una crescita stagnante delle emissioni malgrado un incremento del 125% del numero di passeggeri.

Il trasporto marittimo mostra un passaggio al gas naturale liquefatto che secondo molti studi non riduce le emissioni di gas serra.

Il modello non sembra essere attrezzato per modellare in modo adeguato questi settori.

- Nessun costo sociale delle emissioni di gas serra: malgrado sia stato progettato per sviluppare percorsi finalizzati a far sì che l'Unione Europea riduca l'intensità delle proprie emissioni di gas serra, il PRIMES non tiene conto del costo sociale del carbonio né esplicita i meccanismi atti a limitare i danni all'ambiente.

  Ciò significa che non c'è alcuna sanzione per l'inattività, sebbene il cambiamento climatico possa comportare significativi costi diretti correlati alla disponibilità di infrastrutture e di biomasse.

  Questo può distorcere le decisioni politiche che ravvisano solo i costi di investimento per le nuove tecnologie, piuttosto che il denaro risparmiato con la mitigazione del cambiamento climatico e gli altri vantaggi.

Il documento analizza in modo molto approfondito le specifiche questioni attinenti il trasporto che sono state identificate in base alla documentazione pubblicamente disponibile.

In particolare, vengono analizzati gli standard di CO_2 successivi al 2020 per auto, furgoni e veicoli pesanti.

Nel caso della auto, si verificano comportamenti atipici come l'aumento dimensionale dei parchi-automezzi con nuova tecnologia; questo suggerisce che se una persona sostituisce un'auto a benzina o diesel con un veicolo a batterie elettriche si aspetta di guidarla meno, quando in realtà l'evidenza suggerisce che è vero il contrario.

Le implicazioni di tale situazione sono nel senso che c'è bisogno di un numero maggiore di veicoli per intraprendere la prevista attività di trasporto.

Più veicoli implicano maggiori costi e più costi implicano un pregiudizio nei confronti dei veicoli elettrici in quanto soluzione efficiente in termini di costi.

Questo potrebbe anche essere vero per i furgoni e lo è certamente per le analisi relative ai camion.

Un elemento importante della modellazione PRIMES attiene alla disponibilità di biocarburanti e biomasse, nonché ai settori dell'uso del territorio, del cambiamento d'uso del territorio e della silvicoltura.

In realtà, questi settori sono intimamente collegati, ma come essi interagiscano nel contesto del PRIMES-TREMOVE non è chiaro.

Le foreste svolgono un ruolo importante funzionando da lavello della CO_2, dove la CO_2 dell'atmosfera viene assorbita dagli alberi affinché possano crescere.

Tuttavia, se ci fosse una grande domanda di biocarburanti, il modello potrebbe constatare che abbattere le foreste per fare spazio ai raccolti destinati all'energia sarebbe una soluzione conveniente per la decarbonizzazione.

Ciò potrebbe condurre ad una situazione in cui un settore potrebbe fare affidamento sulle foreste per assorbire le sue emissioni (sino a raggiungere lo zero) mentre un altro settore potrebbe affidarsi alle biomasse delle foreste come carburante.

Infine, commentiamo in ordine al processo consultivo della Strategia 2050 ed ai limiti ad esso connessi.

Nessuna risposta è stata data ai riscontri forniti dalla riunione una tantum dei soggetti interessati e questo sembra essere il caso in relazione a molti settori.

Malgrado siano la maggiore fonte di emissioni in Europa, si è saputo assai poco circa i dettagli sugli apporti inerenti alla mobilità.

Nel caso delle automobili, ciò è avvenuto a dispetto del fatto che la Commissione abbia fornito oltre 500 pagine di ricerche degne di approfondimenti.

Questo sembra non essere il modo giusto per determinare quali apporti siano stati utilizzati e, se non lo sono stati, perché no.

Si riassumono di seguito le raccomandazioni derivanti dall'analisi, con cui Transport & Environment richiede che la Commissione Europea:

- Metta in atto un processo trasparente con un più attivo coinvolgimento dei soggetti interessati;

- Ponga maggiore attenzione al potenziale delle tecnologie ad emissioni zero per conseguire la completa decarbonizzazione in maniera efficiente e tempestiva nel settore dei trasporti;

- Assicuri una dettagliata inclusione di tutte le emissioni dei trasporti (segnatamente, i settori in rapida crescita del trasporto aereo e marittimo) e giustifiche e registri correttamente la quota dell'impegno che il settore dei trasporti deve onorare;

- Includa un'analisi attenta dell'impatto climatico del non fare sull'economia partendo dal presupposto del costo sociale delle emissioni di gas serra.

L’Unione Europea dovrebbe adottare un approccio finalizzato a minimizzare il danno ambientale e la perdita di biodiversità; sebbene impossibile da quantificare, questo approccio è in linea con il suo fondamentale principio di prevenzione.

(da: transportenvironment.org, 25 luglio 2018)

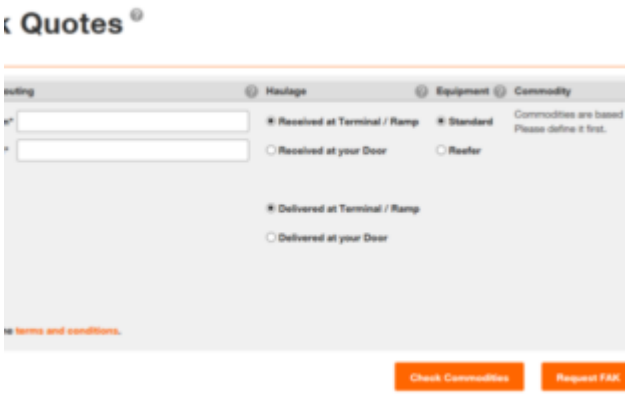
PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA HAPAG-LLOYD DIVENTA LA PRIMA LINEA DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATA A LANCIARE UN PROPRIO STRUMENTO DI QUOTAZIONE DELLE TARIFFE ONLINE

La Hapag-Lloyd è divenuta la prima fra le più importanti linee di navigazione containerizzate a lanciare uno strumento di quotazione delle tariffe online nell'ambito delle iniziative che nel settore mirano ad una ulteriore digitalizzazione dei processi.

Il Quick Quotes è ora aperto a tutti i clienti dopo quello che il vettore ha descritto come un "riuscito" periodo di messa in opera.

La compagnia di navigazione afferma che il programma è "più rapido, più facile e più conveniente" e l'amministratore delegato Rolf Habben Jansen ha aggiunto di sperare che esso migliori le efficienze.



"Diventare un soggetto con cui è più facile lavorare e digitalizzare i nostri servizi sono cose molto importanti per noi" ha dichiarato.

"Il Quick Quotes consente ai nostri clienti di tutto il mondo di ottenere una rapida quotazione in ogni momento, cosa che contribuirà ad una migliore e più efficiente esperienza del cliente".

Per ottenere una quotazione per un trasporto marittimo, i clienti vi accedono attraverso il sito internet della Hapag-Lloyd, selezionano i punti di inizio e fine spedizione ed indicano la tipologia di merci e contenitori.

I clienti riceveranno "nel giro di secondi", afferma la Hapag-Lloyd, una quotazione vincolante che consente loro di effettuare immediatamente una prenotazione.

Le società logistiche hanno recentemente reso note una quantità di piattaforme online miranti ad agevolare il processo di conseguimento di quotazioni per effettuare prenotazioni.

Lo scorso mese si è trattato delle piattaforme di Air France-KLM, Kontainers e Lufthansa Cargo, tutte quante concentrate sui vantaggi che esse apporterebbero alla comunità delle spedizioni.

Il programma pilota della Lufthansa fa parte di una collaborazione con la piattaforma per tariffe online Freightos, che consente agli spedizionieri di vedere "istantaneamente" i prezzi contrattati e di assicurarsi la capacità.

Il vettore ha detto di essere intenzionato a farlo girare al di là dell'Europa nei "prossimi mesi".

Afferma il cliente Rohlig: "La funzione consente una veloce quotazione e prenotazione del trasporto marittimo ed i clienti traggono vantaggio dal miglioramento del flusso di informazioni e della movimentazione delle proprie consegne".

(da: theloadstar.co.uk, 15 agosto 2018)

ENERGIA ECOCOMPATIBILE PER TERMINAL DI AMBURGO

Il vettore marittimo Hapag-Lloyd e la HHLA hanno collaborato con la Becker Marine Systems allo scopo di testare una fornitura di energia alternativa nel porto di Amburgo.

Al fine di migliorare la qualità dell'aria in porto, la tecnologia di recente sviluppo consentirà alle grandi e grandissime portacontainer di spegnere i propri motori diesel ausiliari nel corso del tempo di riposo e di ricavare invece l'energia di cui hanno bisogno da un generatore mobile.

La Becker Marine Systems ha realizzato il prototipo di generatore al servizio delle navi presso il CTB (Container Terminal Burchardkai (CTB)) della HHLA, fra cui alcune delle mega navi da 20.000 TEU della Hapag-Lloyd.

Sviluppato in partenariato con la partecipata della Becker HPE (Hybrid Port Energy), il Becker LNG PowerPac è un sistema compatto dalle dimensioni di due contenitori da 40 piedi che comprende un generatore alimentato a gas ed un serbatoio di LNG (gas naturale liquefatto).

Appena una portacontainer attracca alla banchina, una gru a portale per contenitori solleva il generatore di energia mobile da 1,5 megawatt dalla banchina e lo posiziona a poppa della nave.

Una volta lì, esso viene collegato al sistema di alimentazione della nave ed è in grado di fornire l'elettricità necessaria alle operazioni di bordo mentre la nave è attraccata, eliminando la necessità di emissioni nocive come l'anidride solforosa, i particolati e gli ossidi di azoto che verrebbero normalmente generati.

Dirk Lehmann, direttore generale della Becker Marine Systems, afferma: "Possiamo dire con sicurezza che la fase pilota è stata un completo successo e che ringraziamo i nostri partner per il grande lavoro di squadra.

Il Becker LNG PowerPac rappresenta una soluzione semplice per la riduzione delle emissioni nocive in porto e ha il potenziale per essere attuato a livello internazionale.

Siamo in trattative con vari porti europei e cinesi e confidiamo che il Becker LNG PowerPac possa avere successo nel mercato".

Jens Hansen, consigliere di amministrazione della HHLA, ha altresì commentato: "Siamo felici di aggiungere la nostra esperienza e competenza a questo importante progetto pilota per il porto di Amburgo.

Da quello che possiamo vedere, le prove finora sono andate bene.

La lavorazione tramite il PowerPac potrebbe senz'altro essere integrata nei nostri processi terminalistici".

(da: porttechnology.org, 23 agosto 2018)

STUDI E RICERCHE

I TERMINAL CONTAINERIZZATI TENDONO ANCORA ALL'ECCESSO DI CAPACITÀ

La ditta di consulenze tedesca DS Research ha appena annunciato la 5ª edizione del proprio rapporto sul mercato "*Container Terminal Project Pipeline*", che effettua unavalutazione dei prossimi progetti relativi a terminal container ed analizza i tassi di realizzazione dei progetti per mercato regionale.

Lo studio identifica 350 progetti di espansione che mirano ad aggiungere 270 milioni di TEU di capacità aggiuntiva per la movimentazione di contenitori sino all'anno 2023.

Esso prevede che fra il 40 ed il 70 per cento della capacità programmata sarà effettivamente realizzata.

"Gli sviluppatori sono in genere troppo ottimisti riguardo all'espansione delle strutture esistenti od alla costruzione di siti su nuovi terreni.

La portata e la tempistica dei progetti vengono di solito adattati alla domanda del mercato, risultando nella riduzione delle dimensioni, nel rinvio o nella cancellazione dei progetti" nota la DS Research.

"Lo scopo degli annunci progettuali è di solito quello di attirare l'interesse da parte degli investitori e dei potenziali clienti.

Pertanto, quello che viene annunciato solitamente va al di là di quello che viene davvero realizzato" afferma l'analista Daniel Schaefer.

"Allo stesso tempo, ci aspettiamo che circa i due terzi dei progetti di espansione compresi nel nostro elenco vengano in effetti completati, con tassi di esecuzione che spaziano dal 40% del Nord Africa al 70% circa del Sud-Est Asiatico e dell'Oceania".

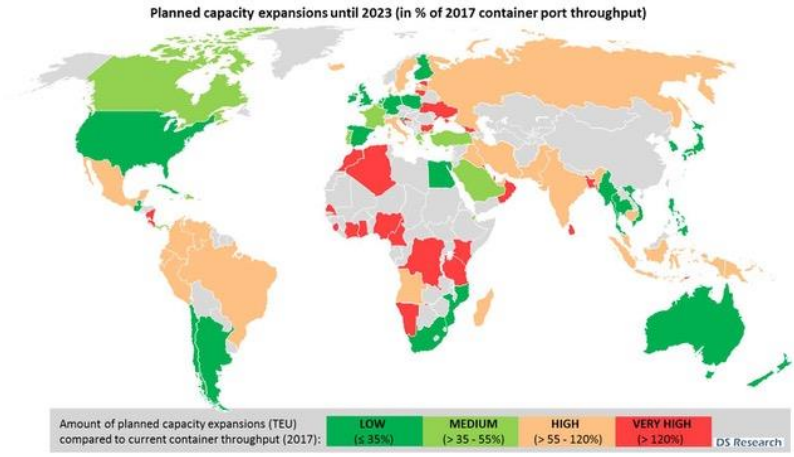
Considerata a livello globale, l'offerta di terminal containerizzati è stata superiore alla domanda da qualche anno a questa parte.

"A causa di varie ragioni, la capacità di movimentazione contenitori si è incrementata ad un livello relativamente costante di 40-50 milioni di TEU all'anno, superando di molto la crescita della domanda.

A quanto si dice, circa 300 progetti consistenti in 185 milioni di TEU di nuova capacità sono stati realizzati nel corso degli ultimi 4 anni, laddove i risultati produttivi relativi ai container si sono incrementati di solo 63 milioni di TEU" sottolinea la DS Research.

La ditta di consulenze si aspetta un saldo più ravvicinato fra domanda ed offerta in futuro, dal momento che gli operatori terminalistici "tendono ad essere più esitanti riguardo agli investimenti per nuovi terminal" oggi.

Nel corso dei prossimi cinque anni ci si aspetta che il divario fra la nuova capacità e la crescita della domanda sia prossimo a 50 milioni di TEU, con la domanda di porti containerizzati ad incrementarsi di 210 milioni di TEU (tasso annuo di crescita composto 4,3%) da qui al 2023, mentre l'offerta si incrementa di 260 milioni di TEU (tasso annuo di crescita composto 3,4%) nello stesso periodo.



Parlando con *World Cargo News*, Daniel Schaefer ha detto che la DS Research segue i singoli progetti nel corso del tempo e sottolinea quelli che generano una copertura da parte dei media ma non un vero progresso.

Mentre questi ultimi sono abbastanza pochi, la maggior parte dei progetti in elenco a suo dire sono "molto solidi".

Le aree di sviluppo più attive al momento comprendono la Costa Orientale degli Stati Uniti, il Mar Mediterraneo, il Canale di Suez, il Golfo persico e lo Stretto di Malacca, allontanandosi dal Nord Europa e dal Canale di Panama.

Tuttavia, la maggior parte dei progetti elencati sono di dimensioni medio-piccole: circa il 75% dei tutti i progetti per i quali è in programma il completamento sino al 2023 comprendono un'espansione della capacità inferiore ad 1 milione di TEU.

L'attenzione ai progetti minori significa che un numero maggiore di essi sarà effettivamente completato.

"L'elenco dei progetti degli anni scorsi consisteva in 75,6 milioni di TEU di capacità la cui realizzazione era in programma per il 2017.

La maggior parte dei progetti era classificata come solida.

Retrospettivamente, circa il 71% della capacità è stata completata nel 2017, mentre il 22% è stata rinviata ad anni successivi ed il 7% è stata ridimensionata o cancellata" afferma Schaefer.

Si tratta di un tasso di realizzazione più alto di quello relativo agli anni precedenti.

"Riguardo alle indagini del 2014-2016: circa il 55-70% dei progetti la cui realizzazione era in programma nel corso degli stessi anni sono stati in effetti eseguiti".

Quando gli sviluppi si ridimensionano, diventano anche più diversi.

"Abbiamo visto una precisa tendenza in cui molte concessioni globali vengono prese in considerazione come terminal multi-uso, vale a dire contenitori più strutture per rinfuse secche o merci unitizzate" aggiunge Schaefer "ed un crescente interesse degli operatori internazionali per questo tipo di strutture così come per i servizi terrestri".

Il rapporto è disponibile sul sito internet della DS Research:

(http://www.dsresearch.de/).

(da: worldcargonews.com, 20 agosto 2018)

TECNOLOGIA INFORMATICA

UN GIORNO DA RICORDARE: LA PRIMA IN ASSOLUTO POLIZZA DI CARICO INTELLIGENTE™ BASATA SULLA CATENA DI BLOCCHI HA COMPLETATO CON SUCCESSO LA PROPRIA MISSIONE STORICA NEL CORSO DI UNA SPEDIZIONE DI PROVA DALLA CINA ALL'EUROPA

La rivoluzione della documentazione relativa alla logistica adesso può essere scatenata!

Il contenitore, lavorato con la rivoluzionaria nuova Polizza di Carico Intelligente™ della CargoX basata sulla catena di blocchi. è stato rilasciato con successo nel porto di Capodistria, in Slovenia, dov'era arrivato il 19 agosto, completando il proprio viaggio da Shanghai in Cina a bordo del mercantile *Ever Safety* ed era stato inviato da uno dei maggiori spedizionieri mondiali.

La Polizza di Carico relativa a questo trasporto marittimo è stata rilasciata elettronicamente e trasferita con l'aiuto di una rete pubblica di catena di blocchi ultrasicura ed affidabile in pochi minuti anziché giorni o settimane e le possibilità di perdita, furto o danno della Polizza di Carico sono state drasticamente ridotte pressoché a zero.

A 15 dollari USA, il costo di una così sicura Polizza di Carico elettronica è stato una mera frazione, approssimativamente il 15%, del normale prezzo stimato di un documento cartaceo da trasferirsi mediante servizi di corriere espresso in tutto il mondo (le stime possono variare).

L'intera procedura è stata del tutto ufficiale, conforme e senza complicazioni, cosa che è stata confermata ad unanimità da tutti i partecipanti in Asia ed in Europa.

L'importatore era la società Metro d.d., meglio nota per la sua rete di negozi di abbigliamento MANA sparsi in tutta la regione europea, con una catena di 200 negozi.

"Siamo estremamente felici di essere in grado di confermare che tutto è andato bene con la nuova Polizza di Carico elettronica basata sulla catena di blocchi, poiché questo ci darà l'opportunità di abbassare in misura significativa il costo dell'importazione delle merci.

Noi importiamo centinaia di TEU dall'Estremo Oriente e stiamo cercando attivamente di ottimizzare la nostra filiera distributiva.

Se questo fa aumentare la sicurezza e l'affidabilità del trasferimento della documentazione, si tratta di un valore aggiunto anche per noi" afferma Miloš Košir, direttore della logistica della Metro d.d.

L'esportatore, la Hangzhou Doko Garments Co. Ltd., è uno degli oltre 1.000 impianti di produzione della regione di Hangzhou, che rappresenta il 50% dei grosso modo 600 marchi di abiti confezionati concentrati sul mercato della moda femminile di classe medio-alta.

Il suo amministratore delegato, Lin, approva la Polizza di Carico Intelligente™ della CargoX: "Siamo stati felici di adeguarci al nuovo processo, dal momento che è stato davvero facile e veloce da attuare e la possibilità di sorvegliare dove attualmente si trova la Polizza di Carico, nonché di avere accesso all'archivio sono vantaggi che davvero potrebbero apportarci un gran beneficio.

Stiamo guardando all'opportunità in questione ed all'effetto che essa potrebbe avere per la nostra società nel complesso".

La CargoX, guidata da Stefan Kukman, fondatore ed amministratore delegato, conferma ora la disponibilità della Polizza di Carico Intelligente™ basata sulla catena di blocchi per i clienti commerciali, con molte prove riuscite già in corso.

"La nostra idea iniziale era quella di risolvere un problema alla volta e non di risolvere tutti i problemi che il settore del trasporto marittimo deve affrontare contemporaneamente.

Osservando la situazione attuale abbiamo preso la decisione appropriata e l'esserci attenuti a questa strategia di gioco sta pagando.

Con il riuscito completamento della spedizione di prova ufficiale abbiamo concluso la nostra fase di sviluppo e prova della nostra soluzione Polizza di Carico Intelligente™ CargoX che adesso sarà disponibile per tutte le imprese di logistica e trasporto marittimo che vogliano ridurre i propri costi di rilascio e lavorazione della propria Polizza di Carico sino all'85%, così come risparmiarsi settimane in attesa della documentazione, nonché anche per chi vuole avere una completa sicurezza e capacità di trasferimento della proprietà dei documenti" afferma Stefan Kukman, amministratore delegato e cofondatore della CargoX, un fornitore di soluzioni di catena di blocchi per i settori della logistica e del trasporto marittimo.

La CargoX ha in programma di essere presente ai più importanti eventi e fiere ed i collaudi della soluzione con i clienti sono disponibili dal prossimo mese di settembre.

La spedizione di capi di abbigliamento è stata inviata venerdì 27 luglio.

La spedizione in questione riguardava un contenitore da 20 piedi (1 TEU), con all'interno 24,8 m^3 di abiti, per un peso di 3.752 kg.

Il container è stato caricato nel porto di Shanghai in Cina ed è stato scaricato nel porto di Capodistria in Slovenia.

La nave che lo ha trasportato era la *Ever Safety*, un mercantile da 299,99 x 42,8 metri costruito nel 2007.

Ulteriori informazioni sulla Polizza di Carico Intelligente™ CargoX sono disponibili consultando il sito: https://cargox.io.

(da: cargobusinessnews.com, 23 agosto 2018)

REEFER

LA CRESCITA DEI TRAFFICI REEFER SUPERA QUELLA DEI CONTENITORI PER CARICHI SECCHI DATO L'AUMENTO DELLA DOMANDA DI DEPERIBILI

La crescita dei traffici reefer sta superando quella dei traffici containerizzati complessivi, grazie all'aumento della domanda a livello mondiale di deperibili ed al dirottamento modale dalle navi reefer specializzate.

Martin Dixon, direttore e responsabile dei prodotti di ricerca della Drewry ha dichiarato a *The Loadstar* di aspettarsi che la tendenza continui, consentendo alle tariffe inerenti ai contenitori reefer di continuare a superare le prestazioni delle tariffe per carichi secchi.

"Se si osserva il mercato dei deperibili, non si riesce a vedere nulla che possa

pregiudicare la crescita delle tariffe cui abbiamo assistito, fatta eccezione per queste dispute commerciali" afferma Dixon.

"Ma anche in quel caso, se si guarda allo sviluppo del mercato dei deperibili, esso è collegato alla crescita del PIL e della popolazione, con l'Asia in testa, in particolare riguardo alle spedizioni dall'Europa alla Cina".

Nel 2017, i traffici reefer di origine marittima hanno fatto registrare una crescita su base annua di oltre il 5%, con 124 milioni di tonnellate trasportate su reefer: un "grosso miglioramento" rispetto al tasso decennale di crescita delle tariffe pari al 3,6%.

Nel rapporto *Reefer Shipping Annual Review and Forecast* della Drewry si legge che ci si aspetta che i traffici reefer containerizzati siano stati superiori a tale percentuale, prevedendo una crescita di circa l'8% nel 2017.

"Ad indurre questa accelerazione è stato il continuo dirottamento dei carichi dalla flotta reefer specializzata in declino alla modalità containerizzata" continua Dixon.

"Infatti, si prevede che la quota del settore specializzato dei traffici reefer complessivi di origine marittima cali dall'odierno 20% ad appena il 14% entro il 2022, con le linee di navigazione containerizzate a colmarne il vuoto".

Dixon afferma che la flotta specializzata ha sofferto in particolare a causa degli investimenti "molto piccoli", in gran parte dovuti agli "scarsi" ritorni finanziari correlati alla stagionalità del mercato.

E naturalmente questo non è stato agevolato dall'incremento del livello di concorrenza che gli specialisti si trovano ad affrontare da parte delle linee di navigazione containerizzate.

"Le linee di navigazione containerizzate stanno alzando la posta in gioco ed offrendo tariffe assai competitive e maggiore flessibilità" continua.

"Date le limitate ordinazioni di nuove costruzioni e l'età della flotta specializzata residua, ci aspettiamo che la capacità di questo settore continui a declinare".

La crescente domanda di contenitori refrigerati ha comportato che le tariffe inerenti ai reefer containerizzati abbiano rapidamente superato il livello della crescita cui si è assistito più in generale nel mercato delle tariffe per i container.

Secondo la Drewry, le tariffe per i reefer containerizzati sono salite del 3% nei sei trimestri conclusi nello scorso mese di giugno, mentre le tariffe medie per i contenitori per carichi secchi sono diminuite del 14%.

"Questo dimostra che malgrado la generale debolezza del mercato containerizzato le tariffe dei reefer hanno tenuto, ripagando i vettori che hanno scelto di investire nel segmento dei carichi" afferma il rapporto.

"Nel contempo, le tariffe di noleggio a tempo determinato per le navi refrigerate specializzate si sono riprese nel 2017 rispetto al punto più basso dell'anno precedente ma da allora sono state messe sotto pressione e ci si aspetta che lo rimangano".

Tuttavia, a detta della Drewry, la disponibilità di equipaggiamento containerizzato è rimasta problematica, in particolare nelle località dell'hinterland in cui i vettori sono stati riluttanti a riposizionare i contenitori reefer vuoti.

E nonostante che la produzione di nuovo equipaggiamento containerizzato refrigerato si sia ripresa l'anno scorso, nel rapporto si legge che si ci aspetta

che l'offerta resti esigua, anche se la produzione dovesse superare la domanda.

"La riluttanza dei vettori a mettere i contenitori negli hinterland deriva dalla definizione delle priorità del carico e richiede un riposizionamento minimo dell'equipaggiamento in tempi di capacità esigua" afferma Dixon.

"Il trasporto di contenitori vuoti comporta un costo e l'origine nell'hinterland significa che l'equipaggiamento può essere impegnato più a lungo".

Il rapporto si aspetta altresì che la crescita dei deperibili di origine marittima "diminuisca lievemente" nel giro dei prossimi cinque anni, calando sino ad una crescita annua del 3% circa.

Ciò, si dice, è in parte dovuto alle inclementi condizioni del tempo nei mesi finali del 2017 che ha alterato i traffici di banane e di altra frutta esotica.

"Anche la disputa commerciale fra Stati Uniti e Cina avrà un impatto negativo sui traffici refrigerati complessivi" afferma Dixon.

"I traffici transpacifici in direzione ovest, in particolare, ne saranno afflitti, e questa è una delle regioni per cui ci aspettiamo che la crescita dei traffici refrigerati complessivi frenino leggermente nel giro dei prossimi cinque anni".

(da: theloadstar.co.uk, 13 agosto 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.