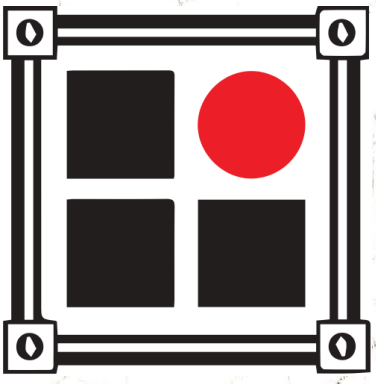

Council Of Intermodal Shipping Consultants

Notiziario

15 settembre 2018

Link road, rail, sea!

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

ANNO XXXVI
Numero del 15 settembre 2018

PORTI

I PORTI RO-RO DEL REGNO UNITO SONO "DRAMMATICAMENTE IMPREPARATI ALLA BREXIT" Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

CINQUE PREGIUDIZI SULLE SOLUZIONI DI PROPULSIONE EOLICA PER LE NAVI MERCANTILI " 8

TRASPORTO FERROVIARIO

NELLE FERROVIE PRIMA DEL TRASFERIMENTO MODALE OCCORRE UN TRASFERIMENTO MENTALE " 11

TRASPORTO STRADALE

I PRODUTTORI DI CAMION RIGETTANO I LIMITI ALLA CO_2 FISSATI PER LA PRIMA VOLTA DALL'UNIONE EUROPEA ..... " 13

TRASPORTO INTERMODALE

ALTRE MAGGIORAZIONI DOVUTE AL PERSISTENTE BASSO LIVELLO DEL RENO ..... " 16

TRASPORTI ED AMBIENTE

I CAMION ELETTRICI SONO NECESSARI E COMUNQUE STANNO ARRIVANDO ..... " 18

LOGISTICA

LA TWILL SPOSTA L'APPARTENENZA DEL MARCHIO DALLA DAMCO ALLA MAERSK ..... " 21

LEGISLAZIONE

LE CONSEGUENZE SUI CONTRATTI DI NOLEGGIO DEL LIMITE ALLO ZOLFO: ADESSO È IL MOMENTO DI AGIRE ..... " 23

STUDI E RICERCHE

I PORTI DEGLI EMIRATI ARABI UNITI E DELL'ARABIA SAUDITA SONO FONDAMENTALI PER IL PIANO CINESE "UNA ZONA UNA VIA"..... " 28

REEFER

LA GLOBALIZZAZIONE CONTA SUI REEFER ..... Pag. 32

CONFERENZE E CONVEGNI

MARITIME FUTURE SUMMIT: EVOLUZIONE, NON RIVOLUZIONE ..... " 35

IN CALENDARIO ..... " 39

15 settembre 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

I PORTI RO-RO DEL REGNO UNITO SONO "DRAMMATICAMENTE IMPREPARATI ALLA BREXIT"

I porti ro—ro del Regno Unito come Dover sono "drammaticamente impreparati alla Brexit" e potrebbero dover affrontare il caos se le regole del cosiddetto ROW (Resto Del Mondo) dovessero applicarsi dopo la Brexit alle ispezioni delle importazioni di alimentari dall'Unione Europea, avverte l'amministratore delegato della UKWA (United Kingdom Warehousing Association).

Peter Ward ha spiegato che non esistono strutture per l'ispezione presso i porti ro-ro come Dover, né ci sono il tempo o lo spazio per realizzarne qualcuna prima dell'uscita dall'Unione Europea in programma per marzo 2019.

A suo dire, ciò potrebbe comportare ritardi senza precedenti in porto.

"A prescindere dalla forma finale della Brexit – 'nessun accordo', Brexit 'dura' o Brexit 'morbida' – ci aspettiamo un'interruzione delle filiere distributive di alimentari.

Le forze di mercato allevieranno il rischio di ritardi mediante la detenzione di più scorte vicino ai consumatori nel Regno Unito, cosa che potrebbe rappresentare a lungo termine una buona notizia per il settore del magazzinaggio, ma a partire da marzo 2019 semplicemente non ci saranno capacità sufficiente né infrastrutture per farvi fronte".

Ward sostiene che per lo sviluppo delle infrastrutture necessarie ci vorranno anni e notevoli investimenti ed illustra la situazione portando ad esempio una struttura presso il London Gateway, un impianto da 19.000 m^2 a temperatura multipla ed allo stato dell'arte costruita ad hoc con 22 porte di carico e sufficiente energia per attaccare alle prese centinaia di contenitori reefer.

"Il 44% di quello che mangiamo arriva a Dover dall'Unione Europea, vale a dire l'equivalente di 1.000 camion al giorno attraverso il porto su traghetti o via tunnel" afferma Ward.

"Se ci accingiamo a prendere davvero il controllo delle nostre frontiere, come si ispezioneranno questi prodotti alimentari in coerenza con le regole del ROW a partire da marzo 2019 è una questione delicata, specialmente perché il porto di Dover non dispone di alcuna di tali strutture come quelle del London Gateway,

né delle prese elettriche necessarie nei punti per alimentare i veicoli a temperatura controllata.

Il solo modo per mantenere al freddo gli alimentari mentre sono in attesa dell'ispezione sarà quello di tenere accesi i motori diesel, che costano più denaro e hanno un cattivo impatto sull'ambiente".

Sebbene il London Gateway sia stato realizzato per i traffici non provenienti dall'Unione Europea, quale porto containerizzato è stato progettato per soddisfare i requisiti del futuro.

Anche così, Peter Ward sottolinea che non vi è nulla che ricordi i "traffici senza attriti" al London Gateway o altrove.

Di conseguenza la UKWA, per conto del settore del magazzinaggio del Regno Unito, sta chiedendo un'iniziativa urgente da parte del governo affinché riconosca le suddette problematiche e vi dia una risposta.

"Noi proponiamo che il governo prenda in considerazione un cambiamento della normativa per consentire le ispezioni dei prodotti alimentari nei locali all'interno del paese" afferma Ward.

"Attualmente le ispezioni devono essere effettuate all'interno del perimetro portuale, ma chiaramente questo dopo la Brexit sarà poco pratico.

Tale cambiamento apporterà agli associati alla UKWA e ad altri l'opportunità di adattare i locali esistenti per accogliere le strutture di ispezione e di mettere in funzione la necessarie capacità più alla svelta".

Ward ammette che, dati i volumi interessati, occorrerebbe che l'ubicazione delle strutture venisse prevista in prossimità sia delle centrali elettriche che di manodopera sostenibile, cosa che a sua volta innescherebbe altre preoccupazioni.

"La questione è come verrà trovato il punto di equilibrio fra la politica di programmazione nazionale, devoluta alle autorità locali, e la resistenza dei residenti locali agli sviluppi di magazzini per la grande distribuzione sulla porta di casa contro la necessità di continuare a nutrire il paese".

Ward ha aggiunto che l'UKWA si sta consultando con il governo e sta fornendo i riscontri dei propri associati rispetto a tutte queste problematiche, "rendendo noti i dettagli necessari a consentire la formulazione di una coerente ed efficace politica da qui in avanti".

Aggiunge poi: "La UKWA è qui per aiutare il governo a capire il punto di vista del settore su quale impatto la Brexit probabilmente comporterà, in particolare in ordine alle filiere distributive alimentari.

Nel contempo, stiamo avvisando i nostri associati di prepararsi ad una Brexit "senza accordo" e le 300.000 aziende che attualmente commerciano con l'Unione Europea di classificare le merci solo attraverso il codice doganale unificato UCC (Unified Customs Code), chiedere dilazioni e trovare soci ed associazioni di categoria che possano aiutarli a prepararsi ai tempi turbolenti che ci attendono".

Al momento della redazione dell'articolo, nessuno presso il porto di Dover aveva risposto alle domande poste al riguardo da *Lloyd's Loading List*.

Tuttavia, come lo stesso *Lloyd's Loading List* aveva riferito in precedenza, nel caso di una Brexit "senza accordo" le fonti portuali che erano state ragguagliate circa le idee del governo del Regno Unito si aspettano che quest'ultimo "farà passare l'onda d'urto dei camion attraverso" i porti britannici dei traghetti più o meno come fanno ora, con controlli materiali minimi, consentendo che ogni necessario sdoganamento venga condotto all'interno del paese.

La speranza è che questi passi possano impedire una crisi di congestione presso le fondamentali strutture ro-ro come HolyHead e Dover, cosa che molti nel settore ritengono sia un rischio reale a meno che la Gran Bretagna e Bruxelles pervengano ad un accordo funzionale riguardo all'abbandono dell'Unione Europea da parte del Regno Unito.

Solo l'1-2% dei camion in entrata attualmente sono soggetti ad un qualche tipo di controllo, per lo più per evitare la potenziale tratta di essere umani o il contrabbando di sigarette, ovvero solo in presenza di specifiche informazioni.

Il migliore esito, ritiene la maggior parte degli addetti al settore portuale, sarebbe una composizione negoziata che dia al Regno Unito almeno i principali benefici che derivano dall'appartenenza all'unione doganale dell'Unione Europea.

Anche se c'è poco entusiasmo apparente per lo sdoganamento interno, che probabilmente implicherebbe l'uso di doganieri il cui costo ricadrebbe sui consegnatari, esso almeno impedirebbe lo scenario peggiore.

Nondimeno, consentire l'espletamento dello sdoganamento all'interno del paese non tiene conto della sempre maggiore necessità di ispezioni per gli alimentari ed i fitosanitari nel caso di una Brexit senza accordo, notano gli osservatori della logistica, come evidenziato dalle preoccupazioni dell'amministratore delegato della UKWA Peter Ward.

Le discussioni sono iniziate dopo che il ministro britannico alla Brexit Dominic Raab la scorsa settimana ha varato la prima serie di quelle che alla fine saranno le cosiddette 70-80 note tecniche, che illustrano come il governo si occuperà del possibile scenario di una Brexit senza accordo.

Gli esportatori sono stati avvisati che nel caso di una Brexit senza accordo i traffici tornerebbero a ricadere sotto i termini della World Trade Organization e che potrebbe essere più semplice per loro assumere un broker doganale, uno spedizioniere od un fornitore di logistica per occuparsi delle pratiche burocratiche.

Poiché ci si aspetta che il Regno Unito adotti un approccio pragmatico nel caso di una Brexit senza accordo, le preoccupazioni immediate riguardo alle frontiere potrebbero essere maggiori dal lato dell'Unione Europea.

Come già riportato da *Lloyd's Loading List*, la Commissione Europea ha posto in essere un piano per il dopo-Brexit che propone la revisione del "corridoio di trasporto Mare del Nord-Mediterraneo" che collega l'Irlanda con il Regno Unito, il Benelux e la Francia per incorporarvi i collegamenti diretti di trasporto marittimo fra Dublino e Cork e porti come Zeebrugge, Anversa e Rotterdam.

Sebbene non dichiarato esplicitamente, si pensa che il piano sia stato motivato dalle preoccupazioni della Commissione nella prospettiva di una seria congestione camionistica in Francia se venissero introdotti controlli doganali per l'attraversamento della Manica nel caso di una Brexit "dura", oltre al rischio di scioperi da parte dei portuali francesi.

Attualmente, la stragrande maggioranza delle importazioni ed esportazioni irlandesi da e per l'Unione Europea passano dall'attraversamento della tratta Dover-Calais.

Le iniziative della Commissione Europea per reindirizzare le filiere distributive irlandesi attraverso i porti belgi ed olandesi per aggirare i porti del Regno Unito e della Francia sono state duramente criticate dagli autotrasportatori del Regno Unito.

Rod McKenzie, direttore generale politiche ed affari pubblici della RHA (UK Road Haulage Association), ha detto che la Dover-Calais è la rotta principale e consolidata delle merci dell'Unione Europea dirette in Irlanda e gli autotrasportatori irlandesi dovrebbero reinventare le proprie filiere distributive se questo dovesse cambiare, cosa che essi probabilmente non vorrebbero fare.

"È già abbastanza difficile esercitare l'attività di autotrasporto e dover effettuare operazioni in filiere distributive che richiedono la tempestività senza ritrovarsi ostacoli fra i piedi posti da burocrati che non capiscono questa attività" ha dichiarato.

"E questo è proprio quello che succede nella presente situazione".

Tornando alle iniziative del settore dell'autotrasporto del Regno Unito per prepararsi alla Brexit, McKenzie ha rivelato che alla RHA è stato detto in occasione dei recenti incontri con i ministri del governo del Regno Unito "di non preoccuparsi e che tutto quanto sarebbe andato bene" dal momento che il Regno Unito si aspetta un ammorbidimento dell'ultimo minuto dei negoziatori dell'Unione Europea.

"Ma questo non vale se si sta conducendo un'attività" sostiene McKenzie.

"Vogliamo vederne le prove: veri accordi concreti.

C'è un sacco di esibizionismo da parte dei negoziatori del governo del Regno Unito e dell'Unione Europea.

C'è solo bisogno che adesso procedano sul serio".

Aggiunge McKenzie: "Dal punto di vista dell'autotrasporto, tralasciando le opinioni politiche circa la Brexit, le cose importanti che ci occorrono sono frontiere fluide e l'assenza di controlli doganali che fanno perdere tempo e che causano ritardi.

Le conseguenze della mancata attuazione di tali misure sono code di camion lunghe 20 miglia nei centri abitati ad entrambi i lati della Manica ed il fatto che la gente non avrà le sue fragole fresche.

Il rischio c'è; chiunque può vedere il pericolo.

Ma le trattative concrete su tali questioni devono ancora iniziare ed il tempo stringe.

E questo è incredibilmente frustrante".

(da: lloydsloadinglist.om, 30 agosto 2018)

TRASPORTO MARITTIMO

CINQUE PREGIUDIZI SULLE SOLUZIONI DI PROPULSIONE EOLICA PER LE NAVI MERCANTILI

C'è stato un significativo sviluppo delle tendenze in ordine alle tecnologie di propulsione eolica nel corso degli ultimi mesi e, dato il potenziale risparmio di carburante del 10-30% per le installazioni di ammodernamento e sino al 50% per le nuove costruzioni ottimizzate, non sorprende il fatto che il settore stia facendovi attenzione e prendendo nota.

Gavin Allwright, segretario generale della IWSA (International Windship Association), ha risposto a parecchie domande nel corso degli anni e commenta: "Gli stessi pregiudizi in ordine alle soluzioni per la propulsione eolica commerciale continuano a circolare e molti di essi consistono in vecchie valutazioni di tecnologie in uso decenni fa o nella percezione di un passo indietro; tuttavia, l'ondata di tecnologie e progetti che adesso si presenta è decisamente concentrata su una flotta moderna e decarbonizzata adatta allo scopo nel 21° secolo".

Allwright parteciperà la settimana prossima ad Amburgo alla *SMM 2018* a supporto dei cinque associati alla IWSA che saranno presenti alla mostra (Norsepower, Bound4Blue, MARIN, MariGreen/MARIKO e Peace Boat-Ecoship) e ha evidenziato cinque pregiudizi essenziali riguardo alle soluzioni di propulsione eolica che molti visitatori degli stand porteranno con sé.

La propulsione eolica è una tecnologia vecchia

Anche se è vero che lo sfruttamento del vento per le navi è vecchio di millenni, le tecnologie che vengono sviluppate ora sono state realizzate basandosi su quel patrimonio di conoscenze che hanno permesso l'aggiornamento dei sistemi, l'introduzione di nuove materiali e l'automazione delle operazioni.

Jarkko Väinämö, responsabile tecnico della Norsepower, dichiara che "le nostre Rotor Sails sono una versione ammodernata del rotore Flettner che era stato inventato quasi 100 anni fa.

Abbiamo implementato materiali ad alta tecnologia ed una tecnologia di automazione allo stato dell'arte per lo sviluppo di un modello progettuale Rotor Sail affidabile, efficiente ed economicamente fattibile".

I nuovi rotori e le nuove piattaforme non sono stati provati e collaudati

Rogier Eggres, direttore senior dei progetti alla MARIN afferma che "la MARIN ha già realizzato una solida comprensione delle prestazioni della propulsione delle navi a vela e sta continuando ad ampliare e perfezionare le proprie metodologie di previsione.

In tale contesto siamo in grado di dare assistenza per verificare e migliorare le prestazioni unitamente agli operatori, agli armatori, ai cantieri navali, ai progettisti ed ai fornitori di propulsione eolica".

Aggiunge Allwright: "Spesso ho sentito queste cose con le mie orecchie dopo aver posto la domanda della "vecchia tecnologia".

Nel corso degli ultimi due anni abbiamo assistito ad un esaustivo lavoro di ricerca e sviluppo, alla certificazione dei modelli progettuali per classe ed all'incremento delle numero sia di prototipi che di installazione di piattaforme sulle navi, e tutto ciò ha generato significativi dati sulle prestazioni e sulla validità e questo si accinge a continuare decisamente nei prossimi 12 mesi".

Un certo numero di aziende in occasione della *SMM 2018* metteranno in mostra i propri prototipi delle installazioni, fra cui una rivoluzionaria vela alare retrattile progettata dalla società spagnola Bound4Blue con la quale saranno dotate due navi nei prossimi mesi in conseguenza delle prove in mare dell'EcoFlettner della MariGreen sulla motonave *Fehn Pollux* all'inizio di quest'anno.

I sistemi vento-assistiti e quelli ad energia eolica primaria sono adatti solo alle piccole navi

Continua Allwright: "Questo è un ritornello comune e del tutto inesatto; in effetti, i sistemi di propulsione eolica funzionano benissimo sulle navi più piccole e ci potrebbero essere altri sviluppi ancora nei settori della pesca, delle merci generali e dei piccoli traghetti; tuttavia, ci sono soluzioni di propulsione eolica per tutte le dimensioni e tutti i tipi di navi ed in parte questo è il motivo per cui vengono sviluppati sistemi diversi, dal momento che la stessa cosa non funziona con tutto".

La *SMM 2018* darà ai visitatori la possibilità di vedere queste cose da vicino, dato che le Rotorsails della Norsepower sono state recentemente adattate alla

Viking Grace e due rotori da 30 metri sono stati installati sulla petroliera *MV Pelican LR2* da 109.000 tonnellata di portata lorda della Maersk.

Il progetto *Ecoship* della Peace Boat, che sarà la nave da crociera più sostenibile del mondo, utilizza vele rigide vento-assistite sulla propria nave da 55.000 tonnellate e 2.000 passeggeri che sarà costruita nel giro dei prossimi cinque anni.

Questi sistemi hanno bisogno di più equipaggio e più addestramento

Alcune delle più piccole e più tradizionali piattaforme di velatura in effetti necessitano di maggiori conoscenze sulla navigazione a vela e di più equipaggio; tuttavia, la maggior parte dei sistemi di propulsione eolica commerciale sono automatizzati, soluzioni chiavi in mano che sono ottimizzati attraverso l'analisi delle condizioni del tempo, della rotta e di altri parametri operativi.

Infine, la propulsione eolica è costosa, con elevate spese in conto capitale e lunghe attese per gli utili sul capitale investito

Installare un sistema di propulsione eolica non è costoso di per sé ed i costi di produzione ed installazione si abbatteranno con l'installazione di altre piattaforme.

Con l'incremento delle possibilità di scelta delle tecnologie, dai leggeri e facilmente installabili rotori alle più grandi e consistenti piattaforme, ci sono costi e ritorni variabili.

I prezzi del carburante sono di nuovo in aumento, cosa che rende questi sistemi più allettanti ed anche l'adeguamento e la futura impermeabilizzazione delle navi rappresenta un vantaggio fondamentale.

Conclude Allwright: "Se si utilizza un accordo di leasing o di affitto, allora l'esborso delle spese di capitale sarà notevolmente ridotto ed il fornitore e l'armatore condivideranno il risparmio sul costo del carburante.

La propulsione eolica riduce anche l'importo del bunkeraggio e dello stoccaggio del carburante richiesto per una nave, riducendo così i costi correlati ad altre alternative, ed anche del carburante a basso contenuto di carbonio, rendendole per giunta più economicamente efficienti".

(da: hellenicshipping.news, 31 agosto 2018)

TRASPORTO FERROVIARIO

NELLE FERROVIE PRIMA DEL TRASFERIMENTO MODALE OCCORRE UN TRASFERIMENTO MENTALE

Le argomentazioni ambientali per la ferrovia quale modalità di trasporto non bastano a spingere per un trasferimento modale.

L'impatto positivo della ferrovia è superiore del 25% rispetto a quello della strada e la ferrovia crea più posti di lavoro rispetto alle altre modalità.

Secondo alcuni ricercatori belgi, queste argomentazioni dovrebbero essere evidenziate anche per sottolineare i vantaggi delle ferrovie.

L'Ufficio Federale Belga per le Politiche Scientifiche ha affidato a ricercatori delle università di Anversa e Liegi l'incarico di esaminare da vicino il settore del trasporto merci ferroviario ed il suo potenziale nell'ambito di un progetto denominato Brain Trains.

L'Europa ha stabilito l'obiettivo di realizzare un trasferimento dalla strada alla ferrovia od al trasporto fluvilae su chiatte del 30% di tutto il traffico a lungo raggio superiore a 300 km entro l'anno 2030.

I vantaggi ambientali e l'effetto positivo sulla congestione stradale vengono riconosciuti dalla maggior parte della gente, ma non ha comportato questo trasferimento modale, sostengono i ricercatori.

Maggiore impatto

"Abbiamo concluso che l'impatto diretto delle ferrovia sull'economia potrebbe essere del 25% maggiore rispetto a quello del trasporto stradale.

La ferrovia è anche responsabile della creazione di più posti di lavoro.

Per ogni manodopera attiva nel settore del trasporto merci ferroviario, vengono creati quattro posti di lavoro in più nell'economia nazionale" afferma Franck Troch del dipartimento trasporti ed economia spaziale presso l'Università di Anversa.

A detta dei ricercatori, allo scopo di conseguire il trasferimento modale desiderato occorre un trasferimento a livello mentale.

Questo trasferimento mentale implica una innovazione nei modelli aziendali che dovrebbe comportare l'incremento della produttività e della redditività.

Il trasporto groupage, ovvero l'aggregazione del carico, è un buon esempio di come si possano ridurre i costi al minimo mentre la capacità viene utilizzata in modo ottimale, afferma Thierry Vanelslander dell'Università di Anversa.

Presupposti del trasferimento modale

Affinché il trasferimento mentale e modale avvengano davvero, gli operatori ferroviari, i governi ed il mercato devono adempiere ad alcune condizioni, affermano i ricercatori.

"Disporre di un regolatore del mercato buono e forte è fondamentale, in modo da poter osservare il mercato in modo appropriato e da limitare l'influsso dei grandi operatori" suggerisce Vanelslander.

Alla conclusione del progetto Brain Trains i ricercatori hanno fatto 25 raccomandazioni.

"Il governo dovrebbe essere organizzato in modo tale da integrare sezioni e servizi diversi i quali dovrebbero collaborare nel modo più efficiente.

Una attuazione scoordinata della politica potrebbe comportare lo spreco di supporto pubblico ed essere un ostacolo alla intermodalità per il settore ferroviario, in cui provvedimenti per un giusto fine potrebbero essere controproducenti per altre misure.

Dovrebbe esserci un'organizzazione che vada al di là dei diversi temi, consentendo ad esempio alla politica ambientale di svolgere un ruolo nel settore del trasporto merci ferroviario" ha detto Vanelslander per citarne alcune.

(da: railfreight.com, 31 agosto 2018)

TRASPORTO STRADALE

I PRODUTTORI DI CAMION RIGETTANO I LIMITI ALLA CO_2 FISSATI PER LA PRIMA VOLTA DALL'UNIONE EUROPEA

La proposta della Commissione Europea di imporre un taglio del 15% alle emissioni di CO_2 dei camion entro il 2025 è eccessivamente ambiziosa, secondo l'associazione di categoria ACEA, la quale afferma che un obiettivo del 7% sarebbe più realistico alla luce delle tecnologie attualmente disponibili.

L'organo esecutivo dell'Unione Europea ha rivelato il primo obiettivo di sempre del blocco europeo per le emissioni dei camion a maggio nel contesto di un approccio in due fasi che conduce al 2030, quando la Commissione si propone di puntare ad un obiettivo di riduzione della CO_2 a cui aspirare del 30%.

"Tutti i settori devono contribuire a rispettare i nostri impegni sul clima ai sensi dell'Accordo di Parigi" ha dichiarato il commissario per il clima Miguel Arias Cañete rivelando la proposta a maggio, insistendo sul fatto che l'obiettivo intermedio del 2025 possa essere raggiunto con l'attuale tecnologia.

Ma l'ACEA, anche se supporta l'approccio graduale, afferma che l'obiettivo vincolante del 2025 dovrebbe essere rivisto verso il basso.

"Dato lo stato del mercato e della tecnologia odierni, una riduzione del 7% della CO_2 entro il 2025 troverebbe il giusto equilibrio fra l'essere sia ambiziosi che realistici" afferma l'ACEA in un documento programmatico pubblicato il 27 agosto.

Entro il 2030, essa suggerisce un obiettivo di riduzione del 16%: quasi la metà del 30% proposto dalla Commissione.

Inoltre, la programmazione di una revisione intermedia nel 2022 consentirebbe altresì un adeguamento verso il basso dell'obiettivo del 2030, e non verso l'alto, essa sostiene.

La principale argomentazione dell'ACEA è che i produttori di camion stanno già ponendo in atto provvedimenti per il taglio della CO_2 laddove possibile poiché le emissioni sono strettamente correlate al consumo di carburante, che costituisce il più importante singolo fattore di vendita per i camion.

Secondo l'associazione di categoria, il carburante rappresenta il 30% circa dei costi degli autotrasportatori.

I camion hanno anche un ciclo vitale più lungo di quello delle automobili – quasi sei volte di più – e pertanto ci vuole più tempo per sostituirli.

Pesanti sanzioni

Il settore è particolarmente preoccupato in ordine alle ammende previste per i produttori nel caso che gli obiettivi di CO_2 non vegano rispettati e sostiene che la Commissione ha definito i propri obiettivi relativi al 2025 e 2030 facendo un confronto fra le emissioni di CO_2 dei furgoni con quelle dei camion, misurate in grammi di CO_2 per km.

Tuttavia, l'ACEA afferma che "questo confronto è fuorviante, dato che un camion pesante che trasporta un carico maggiore è più efficiente di uno leggero" e dovrebbe perciò essere misurato in grammi di CO_2 per tonnellata-km.

La MAN, produttore tedesco di camion, ha calcolato che la sanzione proposta di 6.800 euro per ogni grammo in eccesso di CO_2/tonnellata-km aggiungerebbe rapidamente costi per i produttori nell'ordine di "milioni a tripla cifra", cosa che per alcuni di loro potrebbe comportare la minaccia del fallimento.

"I camion non sono semplicemente grosse auto" sostiene la ACEA, rigettando l'approccio della Commissione come eccessivamente semplicistico.

"I veicoli pesanti sono strumenti aziendali appartenenti a professionisti che, a scopi commerciali, sono sempre alla ricerca del veicolo dalle migliori prestazioni, tenendo conto del consumo di carburante e dell'efficienza" afferma.

Il 20 agosto il Parlamento Europeo dà il calcio d'inizio al dibattito

La posizione ufficiale dell'ACEA giunge qualche giorno prima che il Parlamento Europeo avvii le discussioni in ordine alla proposta di limitare le emissioni di CO_2 dei camion.

Bas Eickhout, un legislatore olandese, presenterà la propria bozza di relazione alla commissione per l'ambiente del Parlamento il 29 agosto.

Eickhout, vulcanico parlamentare europeo del partito politico dei Verdi, ha richiesto una determinata azione dell'Unione Europea alla luce

dell'inquinamento provocato dai diesel e del cambiamento climatico, e vorrebbe far aumentare il proposto obiettivo di riduzione della CO_2 della Commissione sino a -25% da qui al 2025, salendo poi a -45% entro il 2030.

Questa posizione è supportata da un gruppo di quattro paesi dell'Unione Europea – segnatamente i Paesi Bassi, l'Irlanda, la Lituania ed il Lussemburgo – che ha inviato una lettera alla Commissione all'inizio di quest'anno, richiedendo un obiettivo di CO_2 per i camion di almeno il 24% per il 2025 e del 35-45% per il 2030.

Anche la Francia ha richiesto "obiettivi ambiziosi" ma non ha fornito cifre nello specifico.

Il parlamentare europeo olandese ha inoltre chiesto una "quota obbligatoria minima di veicoli a zero e basse emissioni per ogni produttore sia nel 2025 che nel 2030".

Per quella data, a suo dire tutti i nuovi autobus immessi nel mercato dell'Unione Europea dovrebbero essere ad emissioni zero.

"Il mercato dei camion per le consegne regionali ed urbane ad emissioni zero sta rapidamente cambiando" sostiene Eickhout nel suo rapporto, affermando che ci si aspetta che quei veicoli raggiungano la parità di costo con il diesel in Europa "nel giro dei prossimi cinque anni".

C'è "un chiaro interesse ambientale ed economico a commercializzare tali veicoli appena saranno disponibili" dichiara Eickhout, sostenendo che una minima quota assicurerà la certezza degli investimenti per la rapida adozione degli autobus elettrici nell'Unione Europea".

(da: euractiv.com, 27 agosto 2018)

TRASPORTO INTERMODALE

ALTRE MAGGIORAZIONI DOVUTE AL PERSISTENTE BASSO LIVELLO DEL RENO

Il basso livello delle acque nell'arteria fluviale europea del Reno sta esacerbando le già problematiche condizioni delle imprese europee di trasporto intermodale su chiatta e dei loro clienti e sta comportando ulteriori e più elevate maggiorazioni.

L'operatore intermodale Contargo la settimana scorsa ha riferito che secondo le previsioni del tedesco Elwis (Sistema Informativo Elettronico delle Idrovie) il livello dell'idrometro di Ruhrort scenderà al di sotto del segno dei 181 cm nei prossimi giorni.

"Questo ridurrà ulteriormente la capacità di carico delle chiatte.

Sfortunatamente c'è una carenza di capacità di battelli fluviali disponibili e le previsioni del tempo non indicano la possibilità precipitazioni di rilievo, di modo che non ci si aspetta che la situazione migliori a breve termine" afferma la partecipata logistica della Rhenus.

Essa ha informato i clienti che, se il livello dell'idrometro dovesse scendere al di sotto di 181 cm, dovrebbe estendere le proprie maggiorazioni tariffarie per livello basso di Ruhrort a 120 euro per contenitore da 20 piedi e 160 euro per contenitore da 40 piedi.

Queste tariffe si applicano ai contenitori pieni trasportati per idrovia fra i porti marittimi di Rotterdam ed Anversa ed i terminal interni di Coblenza, Neuss e Duisburg.

"Continueremo a fare ogni sforzo possibile per trasportare i vostri container puntualmente ed in tempo utile" ha dichiarato l'operatore intermodale.

"In alternativa, possiamo offrire il trasporto ferroviario dai nostri terminal a Duisburg e Neuss.

Tuttavia, anche queste capacità sono limitate".

Aggiunge poi: "A causa della difficile situazione, dobbiamo sottolineare con rammarico che l'aderenza alle date di consegna non può più essere garantita in tutti i casi e che, ai sensi dei nostri Termini e Condizioni Generali, l'obbligo di

trasporto da parte nostra non si applica più quando il livello dell'idrometro di Duisburg-Ruhrort scende al di sotto dei 181 cm".

L'ultima lettura del livello dell'acqua a Ruhrort il 28 agosto mostrava un incremento di otto centimetri rispetto a quella del giorno prima, vale a dire 190 cm.

Sempre la settimana scorsa la Contargo ha avvertito che il livello del misuratore di Kaub sarebbe probabilmente diminuito al di sotto del segno di 61 cm e che, se questo si fosse verificato davvero, essa avrebbe introdotto una seconda serie di maggiorazioni per livello basso: 320 euro per contenitore da 20 piedi e 425 euro per contenitore da 40 piedi.

All'inizio di questo mese, la Contargo ha esteso le proprie maggiorazioni tariffarie per acque basse a Kaub quando il livello fosse sceso a 0,83 metri o ancora meno.

L'idrometro attualmente è attestato a 73 cm (- 1 rispetto al 28 agosto), livello al quale si applicano maggiorazioni di 175 euro per contenitore da 20 piedi e 225 euro per contenitore da 40 piedi.

Esse vengono imposte ai contenitori pieni trasportati per idrovia da Rotterdam ed Anversa a località sul Reno-Meno al di sopra di Coblenza.

Anche prima che il basso livello delle acque divenisse un problema, i due porti avevano dovuto subire cronici ritardi a causa del traffico di chiatte.

La Contargo stima che gli attuali tempi di attesa per i suoi battelli ad Anversa e Rotterdam siano rispettivamente di 12-24 ore e 12-48 ore.

(da: lloydsloadinglist.com, 29 agosto 2018)

TRASPORTI ED AMBIENTE

I CAMION ELETTRICI SONO NECESSARI E COMUNQUE STANNO ARRIVANDO

È apparso su *Euractive* un articolo redatto da alcuni analisti del gruppo lobbistico di Bruxelles *Transport & Environment* sul futuro dei camion elettrici in Europa.

La sua conclusione è che la tecnologia in questione è già fattibile dal punto di vista sia tecnico che economico per tre motivi principali.

"I prezzi delle batterie stanno diminuendo più rapidamente di quanto non sia accaduto prima; i sistemi di propulsione elettrici sono più efficienti della obsoleta tecnologia diesel; infine, il 65% dei viaggi di camion in Europa sono lunghi meno di 500 km, il che significa che non vi è alcuna necessità di avere lo stesso raggio di azione dei camion diesel a lunga percorrenza per la maggior parte dei viaggi".

In qualche momento del futuro – potrebbe essere fra 10 anni, oppure fra 50 – la gente potrebbe pensare di guidare manualmente un veicolo allo stesso modo in cui pensiamo di impiegare animali per arare un campo.

Cioè, qualcosa appartenente ad un'epoca passata.

* * *

La primavera scorsa la Daimler/Mercedes, produttore di camion numero uno al mondo, è stata sorpresa a braghe calate dal Deutsche Post DHL Group.

Nel corso di una giornata di test organizzati dalla DP-DHL, che stava presentando il suo furgone elettrico sviluppato in proprio, lo StreetScooter, uno dei suoi veicoli messo alla prova da parte di potenziali clienti è fuoriuscito dall'area del test di guida ed il suo GPS mostrava che era in viaggio alla volta di Stoccarda.

Che cosa è successo?

A quanto pare la Daimler/Mercedes – utilizzando il nome fasullo di una società che affermava di essere un fornitore di servizi di assistenza infermieristica – ha dirottato il veicolo e lo ha portato al proprio laboratorio di collaudo.

Ma, come ha riportato *Der Spiegel*, il sistema GPS li ha traditi.

La DP-DHL è andata a Stoccarda, ha bussato alla porta della fabbrica della Daimler e si è ripresa il suo furgone elettrico.

Nessuna scusa da parte della Daimler: "una procedure comune" ha affermato.

Una storia che non solo dimostra l'arroganza ma anche la goffaggine del maggior produttore mondiale di camion nel passare dai camion diesel ai veicoli elettrici.

Ma le cose possono cambiare alla svelta, persino nel settore dei camion.

Negli ultimi 12 mesi non solo la Daimler ma praticamente tutti i principali produttori europei di camion comprese la Volvo-Renault, la MAN e la DAF hanno annunciato la produzione e la vendita di camion elettrici negli anni a venire.

Quando si parla con i responsabili politici a Bruxelles e nelle capitali europee riguardo ai camion elettrici l'argomento frequentemente suscita disapprovazione e scetticismo.

I camion sono troppo pesanti, le distanze sono troppo lunghe e le batterie sono troppo grosse e costose per elettrificare questi mammut?

Bene, i recenti annunci da parte dei produttori di camion dimostrano che questo non è vero.

L'analisi di *Euractive* dimostra che persino i più pesanti camion da 40 tonnellate sono tecnicamente ed economicamente fattibili.

Ciò è principalmente dovuto alle seguenti ragioni: i prezzi delle batterie stanno diminuendo più rapidamente di quanto non sia accaduto prima; i sistemi di propulsione elettrici sono più efficienti della obsoleta tecnologia diesel; infine, il 65% dei viaggi di camion in Europa sono lunghi meno di 500 km, il che significa che non vi è alcuna necessità di avere lo stesso raggio di azione dei camion diesel a lunga percorrenza per la maggior parte dei viaggi.

Oltre a ciò, i veicoli elettrici nell'attuale proposta realtiva alle Eurovignette otterrebbero un notevole sconto sulle strade a pedaggio di almeno il 50% rispetto alle loro controparti diesel.

L'incremento delle tasse relative al diesel ad un livello maggiormente sostenibile e la rinuncia alle eccessivamente generose agevolazioni per i camionisti renderebbero il quadro per i camion elettrici ancora più luminoso.

Ma abbiamo bisogno con urgenza di camion elettrici oggi anche per rispettare gli obiettivi climatici di domani.

I camion rappresentano il 22% delle emissioni dei veicoli mentre costituiscono meno del 5% dei veicoli presenti sulle strade.

L'Unione Europea e tutti gli stati membri si sono formalmente impegnati a rispettare l'accordo sul clima di Parigi, il che significa limitare l'incremento della temperature ad 1,5°C.

Un nuovo studio commissionato dal Ministero dell'Ambiente olandese mostra che, allo scopo di raggiungere tale obiettivo, occorrerà che uno su tre dei nuovi camion sia elettrico o a zero emissioni entro il 2030, altrimenti non ce la faremo mai.

Conseguire una così grande quota di mercato è una sfida enorme che può essere vinta solo se adotteremo misure incisive oggi.

I camion elettrici si stanno imponendo poiché riducono le emissioni basate sul concetto "dal pozzo alla ruota" (che significa tenere presenti le emissioni "a monte" della produzione di elettricità o della raffinazione di carburante).

Rispetto al camion medio del parco-automezzi del 2015, un camion elettrico altamente aerodinamico può ridurre sino ad una misura del 67% le emissioni dal pozzo alla ruota ed una variante meno aerodinamica può ridurre le emissioni del 58% in base allo schema del 2014 dell'Unione Europea.

Questo migliorerà solo se il settore dell'elettricità si decarbonizzerà ai sensi del sistema di scambio delle emissioni dell'Unione Europea.

L'unico modo in cui si potrà conseguire tale obiettivo, nonché garantire che l'Europa si attenga alle sue promesse fatte a Parigi, consiste nell'introdurre obiettivi di vendita ambiziosi e vincolanti per i camion elettrici nell'ambito della recente proposta di standard della CO_2 per i camion.

Tale obiettivo obbligherebbe i produttori europei di camion ad iniziare davvero a vendere camion elettrici, supportando gli annunci ad alto profilo sui media con vendite effettive.

Le città e le aziende sono in attesa di veicoli più puliti e l'Europa adesso ha l'opportunità di battere un colpo. Che cosa si sta aspettando?

(da: theloadstar.co.uk/euractive.com, 7 settembre 2018)

LOGISTICA

LA TWILL SPOSTA L'APPARTENENZA DEL MARCHIO DALLA DAMCO ALLA MAERSK

La AP Møller-Maersk sta riallineando l'appartenenza del marchio del proprio spedizioniere di merci digitale aziendale Twill dalla Damco alla Maersk: un'iniziativa, questa, che a suo dire è in linea con la propria strategia finalizzata a diventare un integratore globale della logistica containerizzata da punto a punto.

Varata nel 2017, la Twill è stata creata quale "innovazione della Damco" – uno spedizioniere di merci digitale progettato per rendere semplice il trasporto marittimo – e le sue operazioni sono state effettuate in qualità di partner della società di spedizioni e gestione della filiera distributiva, anch'essa partecipata dalla AP Møller-Maersk.

"Il riallineamento del marchio renderà possibile l'offerta della Twill a tutti i clienti della Maersk, in linea con la strategia della AP Møller-Maersk di diventare un integratore globale della logistica containerizzata offrendo soluzioni da punto a punto" afferma il gruppo.

"La piattaforma online di semplice uso della Twill assicura un maggiore controllo delle spedizioni offrendo preventivi di prezzo e prenotazioni istantanei, trasparenza e servizi di localizzazione del carico, documentazione cartacea semplificata ed assistenza clienti proattiva".

Troles Stovring, amministratore delegato della Twill, afferma: "La missione della Twill è quella di rendere semplice il trasporto marittimo – facile come prenotare i biglietti aerei, un taxi od un hotel – e siamo solo all'inizio di un viaggio entusiasmante.

Per realizzare quella visione è decisivo per noi raggiungere un mercato più ampio.

Il marchio Maersk è assai conosciuto e lo sfruttamento di quella percezione sarà un notevole vantaggio strategico per noi".

Vincent Clerk, responsabile commerciale della Maersk, commenta: "La Maersk sta diventando una società integrata, che procura il meglio del meglio dei servizi nell'intera filiera di valore dei clienti.

Con la Twill, offriamo alle PMI un modo semplice e facile di spedire le proprie merci, assicurando loro un migliore controllo delle proprie filiere distributive.

Siamo entusiasti di essere in grado adesso di offrire questo servizio ai clienti delle attività della Maersk".

Il gruppo afferma che l'entità e gli oltre 114 anni di storia nei mercati globali della AP Møller-Maersk apporteranno nuove opportunità alla Twill, mentre la Twill apporterà "innovazione e semplicità online agli attuali clienti della Maersk".

Ad oggi, il logo della Twill è stato aggiornato per presentare il marchio come "A Maersk Innovation".

Tuttavia, tutto il trasporto marittimo attualmente movimentato attraverso la Twill continuerà ad essere gestito dalla Damco, afferma il gruppo.

La Maersk sostiene che la "Twill è una piattaforma multi-vettoriale che continuerà a scegliere liberamente fra i vettori marittimi per fornire ai clienti la soluzione migliore e più pertinente al di là della propria appartenenza alla Maersk ed alla Damco".

Essa afferma che la Twill mette i clienti in condizione di prenotare, gestire e monitorare le spedizioni premendo un pulsante, dal preventivo e dalla documentazione fino alla consegna.

"Partendo dall'esperienza della sua società partner Damco, lo svelto approccio della Twill allo sviluppo della spedizione di merci significa che essa può essere reattiva man mano che il mercato continua ad evolversi".

La Twill attualmente si occupa di servizi di trasporto marittimi di contenitori a pieno carico da porto a porta, importando da Cina (compresi i territori di Hong Kong e Taiwan), India, Vietnam, Indonesia, Tailandia e Malaysia alla volta di Regno Unito, Spagna, Polonia, Messico, Stati Uniti, Paesi Bassi, Danimarca, Norvegia, Germania, India, Cina (compresi i territori di Hong Kong e Taiwan) e Repubblica Ceca.

"Gli uffici dedicati di assistenza ai clienti della Twill nei paesi di origine e destinazione rendono il processo il più semplice possibile" afferma il gruppo.

(*da: lloydsloadinglist.com, 3 settembre 2018)*

LEGISLAZIONE

LE CONSEGUENZE SUI CONTRATTI DI NOLEGGIO DEL LIMITE ALLO ZOLFO: ADESSO È IL MOMENTO DI AGIRE

Le problematiche introdotte dal limite globale allo zolfo non sono di natura esclusivamente tecnica.

È probabile che i nuovi limiti vadano a comportare conseguenze sui contratti e sulle parti del noleggio.

Una pianificazione anticipata ora potrebbe contribuire ad evitare penose controversie in futuro.

I contratti di noleggio a tempo determinato richiederanno in particolare una grande attenzione e si prevedono più problemi per le navi che già ricadono in contratti di noleggio a lungo termine la cui durata si estende fino alla data di entrata in vigore della normativa il 1° gennaio 2020

Sfortunatamente, non esiste un'unica clausola di noleggio "magica" che possa far fronte a tutte le problematiche che potrebbero sorgere.

Certamente occorrerà che tutte le clausole relative al bunker vengano riviste ma anche altre clausole potrebbero dover essere riconsiderate, a seconda del metodo prescelto per adeguarsi alla normativa.

Si elencano di seguito alcune delle questioni che si prevede possano insorgere più comunemente.

Trasporto del carburante non conforme

È probabile che la proibizione del trasporto dei carburanti non conformi entri in vigore il 1° marzo 2020 per le navi non dotate di EGCS (sistemi di purificazione dei gas esausti, ovvero filtri depuratori).

I carburanti non conformi dovranno essere rimossi al fine di evitare sanzioni o che la nave venga trattenuta.

Partendo dal presupposto che tale carburante non venga consumato prima del 1° gennaio 2020, chi sarà obbligato a disporre la rimozione del suddetto carburante o a pagarla dipenderà dalla formulazione del contratto di noleggio,

di modo che sarà importante che questo venga preso in considerazione nella fase di redazione del testo.

Potrebbero esserci notevoli difficoltà logistiche nella rimozione del carburante non conforme ed è probabile che il valore di rivendita possa essere minore del prezzo originario di acquisto.

Problemi potrebbero altresì insorgere rispetto al soggetto cui appartiene il carburante non conforme ed a chi perciò ha il diritto di rimuoverlo.

Definizione di "alto" e "basso" contenuto di zolfo

Al momento attuale, le navi consumano o carburante a "basso contenuto di zolfo" (massimo 0,1%S) nelle ECA o carburante ad "alto contenuto di zolfo" (massimo 3,5%S) al di fuori delle ECA.

Nel 2020 ci saranno tre tipi di zolfo (<0,1%S, <0,5%S e >0,5%S).

Questo pone la questione: che cosa significherà "basso contenuto di zolfo" nel 2020?

Sarà <0,1% o <0,5%?

È pertanto consigliabile di smettere di utilizzare termini come "alto" e "basso" contenuto di zolfo ed invece specificare l'esatto limite allo zolfo per i carburanti: ad esempio, contenuto di zolfo <0,5%, contenuto di zolfo <0,1%, eccetera.

Il BOR (bunker in riconsegna)

Quando una nave viene riconsegnata da un noleggiatore a tempo determinato, la controparte del contratto di noleggio di solito richiede che la nave venga riconsegnata con approssimativamente la stessa quantità di carburante ad "alto" e "basso" contenuto di zolfo che aveva a bordo al momento della consegna.

All'armatore sarà normalmente richiesto di riacquistare il carburante ad un certo prezzo (spesso lo stesso prezzo praticato al momento della consegna).

Il carburante "ad alto contenuto" di zolfo comprato dal noleggiatore alla riconsegna avrà poco valore per l'armatore a meno che la nave non sia dotata di filtri depuratori.

I requisiti di BOR nel contratto di noleggio temporaneo potrebbero voler dire che il noleggiatore può riconsegnare la nave con carburante conforme a bordo non sufficiente per raggiungere un porto di bunkeraggio.

Pertanto, gli armatori potrebbero voler essere sicuri che le clausole BOR vengano adeguate di conseguenza.

La clausola di qualità del bunker

Alcune clausole sulla qualità del bunker richiedono che il noleggiatore fornisca carburante che sia conforme allo standard internazionale di qualità ISO 8217.

Tuttavia, non tutti i carburanti sono previsti dall'ISO 8217 (ad esempio gli ibridi) di modo che la clausola di qualità del bunker potrebbe aver bisogno di essere modificata allo scopo di far sì che il noleggiatore sia obbligato a fornire carburante con le corrette specifiche, che sia sicuro e adatto alla nave ed in conformità con la MARPOL ed ogni altra regolamentazione rilevante.

Disponibilità del carburante

Sebbene si preveda che ci sarà abbastanza carburante conforme disponibile per soddisfare la domanda, quest'ultima potrebbe essere geograficamente frammentata.

Così una nave potrebbe viaggiare in aree dove il carburante conforme non possa essere fornito o persino non essere in grado di viaggiare in tali zone, di modo che potrebbe occorrere che le clausole di limitazione dei traffici vengano riviste.

Lo stesso è probabile che avvenga per i nuovi ibridi e miscele e si sa già che il gas naturale liquefatto presenta una disponibilità limitata.

Purificazione dei serbatoi del bunker

Sarà necessaria una purificazione del serbatoio del bunker nel caso di passaggio dai carburanti pesanti agli ibridi, alle miscele ed ai distillati.

La purificazione del serbatoio potrebbe anche essere necessaria prima di passare da un prodotto all'altro, a seconda del consiglio dato dal fornitore del carburante pertinente.

Saranno necessari prodotti per la purificazione, occorrerà provvedere allo smaltimento dei rifiuti e potrebbe essere perso tempo nel corso della purificazione.

La responsabilità di tutto questo dipenderà dalla formulazione del contratto di noleggio.

Garanzie di prestazione

Carburanti diversi presentano diversi valori calorici e densità energetiche.

Le prestazioni della nave potrebbero essere influenzate da qualcuno dei metodi prescelti per la conformità di modo potrebbe esserci bisogno di modificare le garanzie di prestazione.

Gli armatori dovrebbero consultarsi con i produttori di motori.

I costi dell'installazione di un EGCS

È improbabile che i contratti di noleggio esistenti dicano espressamente chi deve pagare per una nave che si fa installare un EGCS.

Se è probabile che un noleggiatore tragga vantaggio dal risparmio sui costi del carburante, allora potrebbero esserci i margini per un accordo commerciale relativo a chi pagherà.

Gli armatori possono essere costretti ad installare un EGCS?

La Corte di Appello ha preso in considerazione questo tipo di problematica nel caso "Elli and the Frixos" del 2008 (2 Lloyd's Rep. 119).

Nel 2005, erano entrati in vigore i nuovi regolamenti ai sensi della convenzione MARPOL che rendevano illegale per qualsiasi nave il trasporto di olio combustibile come carico a meno che essa non fosse dotata di doppio scafo o fosse a due lati.

Per le navi in questione sarebbero state richieste costose modifiche per consentire loro di adeguarsi alle nuove regole.

La Corta ha appurato che gli armatori avevano violato determinate clausole in particolari contratti di noleggio per non avere eseguito le necessarie modifiche, in ordine, nello specifico, ad una garanzia relativa alla conformità con la MARPOL e ad una clausola che richiede alle navi di avere a bordo la documentazione richiesta da tutte le norme applicabili per consentire alle navi di viaggiare.

L'installazione di un EGCS è solo una delle opzioni disponibili per conformarsi e, stando così attualmente le cose, sarà possibile rispettare i nuovi requisiti inerenti allo zolfo senza l'installazione di un EGCS.

Pertanto, l'assenza di un EGCS su una nave non farà necessariamente violare la MARPOL ad una nave od al suo armatore ovvero avrà conseguenze sulla documentazione di una nave.

Di conseguenza sembra probabile che il caso "Elli and the Frixos" non si applicherà ma che la questione dipenderà dai fatti del singolo caso.

Sanzioni per mancata conformità

Nel primo caso, l'armatore sarà responsabile del pagamento di ogni ammenda in cui dovesse incorrere ma potrebbe avere diritto ad essere risarcito dal noleggiatore a seconda dei termini del contratti di noleggio.

Potrebbe essere meno chiaro chi sarà responsabile del tempo perduto e dei costi se la nave viene trattenuta dal controllo statale del porto.

In prospettiva

Tutte le considerazioni fatte in ordine alle suddette questioni saranno fondamentali per evitare mal di testa in futuro.

Le soluzioni non saranno le stesse in tutti i casi e saranno valutate meglio nel contesto dei traffici in cui la nave deve muoversi.

Altre problematiche potrebbero insorgere con lo sviluppo delle tecnologie, dal momento che si ritiene che la disponibilità dei carburanti conformi eccetera potrebbe avere bisogno di ulteriori revisioni di tanto in tanto da parte delle parti del contratto di noleggio.

(da: hellenicshippingnews.com, 25 agosto 2018)

STUDI E RICERCHE

I PORTI DEGLI EMIRATI ARABI UNITI E DELL'ARABIA SAUDITA SONO FONDAMENTALI PER IL PIANO CINESE "UNA ZONA UNA VIA"

Negli anni a venire, l'Iniziativa Una Zona Una Via della Cina diventerà uno dei maggiori protagonisti dell'economia internazionale.

Gli Emirati Arabi Uniti e l'Arabia Saudita svolgeranno un ruolo assai importante nelle attività finalizzate a contribuire al successo del piano.

Allo stato attuale, i porti di questi stati del Golfo sono sottoutilizzati.

Secondo un rapporto del sito di notizie del Regno Unito *The Loadstar*, "la regione mediorientale del Golfo Persico potrebbe dover far fronte ad un considerevole eccesso di capacità di terminal container ed infrastrutture per il trasporto merci aereo se tutti i progetti in programma dovessero andare avanti, come avverte un nuovo rapporto di *Ti (Transport Intelligence)*".

"Una verifica delle infrastrutture aeroportuali e portuali del Consiglio di Cooperazione del Golfo e dell'Iran rivela come gli Emirati Arabi Uniti restino l'ubicazione predominante per i traffici di trasporto merci sia containerizzati che per via aerea" vi si legge.

Infatti, la ricerca di *Ti* mostra come presso diversi porti già esista una significativa sottoutilizzazione delle strutture: i risultati produttivi del Bahrain nel 2016 sono stati di circa 300.000 TEU, mentre il suo porto di Khalifa Bin Salman dispone di una capacità annua di 1 milione di TEU; il Qatar ha movimentato appena un po' meno di 500.000 TEU, ma dispone di una capacità di movimentazione pari a quattro volte tanto, spiega *The Loadstar*.

Secondo dati recenti di Alphaliner, i porti sauditi di Damman e Gedda e quello degli Emirati Arabi Uniti di Khor Fakkan sono stati fra i primi dieci che hanno perso volumi containerizzati l'anno scorso: Damman ha visto i propri volumi diminuire dell'11% sino a 1,6 milioni di TEU e Khor Fakkan è sceso del 6% sino a 3,8 milioni di TEU, continua *The Loadstar*.

La buona notizia è che questi porti saranno in grado di supportare la domanda prevista che deriva dall'iniziativa cinese.

Ma l'Arabia Saudita e gli Emirati Arabi Uniti come potranno rispecchiare il successo delle loro controparti europee essendo equipaggiate e presidiate adeguatamente per quello che verrà?

Secondo un recente rapporto di *Stratfor*, un sito di informazioni a livello globale, i cinque maggiori porti dell'Arabia Saudita e degli Emirati Arabi Uniti "sono essenzialmente punti di sosta lungo rotte di traffico più lunghe e spesso offrono opportunità persino più economiche dei porti capolinea, dove i prodotti sono sbarcati o esportati, perché essi consentono lo sviluppo di attività che forniscono l'assicurazione, offrono servizi di importazione ed esportazione, addebitano diritti di ormeggi ed altro ancora".

Infatti, l'Arabia Saudita e gli Emirati Arabi Uniti migliorando i propri porti faranno fronte a qualcosa di più che alla mera soddisfazione dei requisiti cinesi: ciò in effetti contribuirà a diversificare le loro economie, dal momento che "il settore del trasporto marittimo è un'attività stabile tutto l'anno".

Allo stato attuale, molti posti di lavoro dello shipping sono appannaggio di dipendenti stranieri, che si tratti di operai colletti blu o funzionari colletti bianchi.

Con il diffondersi di pratiche di nazionalizzazione nella regione, come gli oneri applicati su ispirazione saudita alle attività di assunzione di espatriati, è interesse di queste imprese assumere personale nazionale, onde evitare di incorrere in costi imprevisti.

Stratfor approfondisce ulteriormente la questione spiegando che questo a lungo termine finirà per danneggiare i residenti di Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti, poiché gli introiti dei salari relativi al trasporto marittimo fluiranno fuori dal paese.

Il lavoro manuale continua ad essere la principale forza motrice di questi porti.

Man mano che i porti diventano sempre più automatizzati in tutto il mondo, l'Arabia Saudita e gli Emirati Arabi Uniti dovranno adeguarsi, altrimenti verranno eclissati dai porti esteri che sono più economicamente vantaggiosi.

La propensione al miglioramento tecnologico non farà altro che contribuire a consolidare questi porti del Golfo quali importanti protagonisti nell'ambito delle rotte marittime dell'Asia Orientale.

Poiché alle donne sarà finalmente consentito di guidare, essi potranno altresì offrire un mercato dell'occupazione del tutto inutilizzato che potrebbe rivoluzionare il settore dello shipping.

Sarà compito delle maggiori imprese dello shipping quello di assumere ed addestrare le migliori teste femminili per quei lavori.

I 5 maggiori porti in Arabia Saudita e negli Emirati Arabi Uniti

Secondo l'OEC (Osservatorio della Complessità Economica), l'Arabia Saudita ha esportato merci per un valore di 163 miliardi di dollari USA e ha importato merci per un valore di 131 miliardi di dollari USA nel 2016, cosa che ha comportato una bilancia commerciale positiva di 31,8 miliardi di dollari USA.

Secondo l'Autorità Portuale Saudita, i suoi 9 porti complessivamente hanno movimentato 532 milioni di tonnellate e 13 milioni di contenitori.

Gli Emirati Arabi Uniti hanno esportato merci per un valore di 174 miliardi di dollari USA ed importato merci per un valore di 196 miliardi di dollari USA nel corso del suddetto anno.

La maggior parte di quelle merci sono arrivate nei o partite dai molti porti dei due paesi.

I maggiori porti dei due paesi, secondo *Stratfor*, sono i seguenti:

- Arabia Saudita: il King Abdulaziz Port a Damman, il Jeddah Islamic Port ed il King Abdullah Port;

- Emirati Arabi Uniti: il Jebel Ali Port a Dubai ed il Port Khalifa ad Abu Dhabi.

Altri flussi di introito

Questi porti sono stati testimoni di un'altra attività: il trasbordo.

Questi 5 hub hanno assistito ad attività di importazione ed esportazione dove essi rappresentano il punto di partenza od arrivo delle transazioni, servendo nel contempo anche da intermediari di trasbordo, in cui i prodotti passano attraverso di loro per un certo periodo di tempo prima di continuare alla volta della loro destinazione finale.

Ed è qui che i due paesi svolgeranno il ruolo maggiore nell'Iniziativa Una Zona Una Via e gli ultimi atti della Cina lo confermano.

Non dovrebbe sorprendere il fatto che la Cina stia impegnando 20 miliardi di dollari USA in prestiti e circa 106 miiardi di dollari USA in aiuti al Medio Oriente, ora più che mai.

Il Medio Oriente, e per quello che più importa i paesi-chiave come l'Arabia Saudita e gli Emirati Arabi Uniti, sono importanti crocevia per la programmata rotta marittima della Cina.

La rotta, che mira a collegare la Cina con il Sud-Est Asiatico, il Medio Oriente, l'Africa e l'Europa, avrà bisogno di porti solidi ed efficienti in tutti i punti-chiave lungo il percorso.

L'Arabia Saudita e gli Emirati Arabi Uniti sono i principali hub economici del Medio Oriente ed è pertanto decisivo per loro essere potenziati per mettersi alla pari con gli standard cinesi.

Come si suol dire, una catena non è più forte del suo anello più debole ed è interesse dei paesi del Golfo non essere quell'anello.

(da: hellenicshippingnews.com, 28 agosto 2018)

REEFER

LA GLOBALIZZAZIONE CONTA SUI REEFER

Avocado, pesce, mirtilli: oggi i consumatori di tutto il mondo si aspettano di essere in grado di acquistare i prodotti più freschi nei loro supermercati locali tutto l'anno.

Questo, naturalmente, sarebbe impossibile senza i container reefer che trasportano carichi termosensibili in tutto il mondo.

I contenitori refrigerati mantengono il carico termosensibile alla sua temperatura richiesta durante tutto il periodo di trasporto, facendo sì che i consumatori di tutto il mondo possano fruire di prodotti di qualità in qualsiasi momento ed ovunque.

Non più di dieci anni fa, non si sarebbe potuto trovare prodotti stagionali come i mirtilli al di fuori dei mesi estivi nella maggior parte delle città del mondo sviluppato.

Ma oggi quasi 8,8 milioni di TEU di carichi refrigerati vengono esportati in tutto il mondo ogni anno ed una parte consistente di essi viene spedita dall'America Latina.

Carne, frutta e pesce sono fra le derrate più esportate da questa regione ed esse finiscono sugli scaffali dei negozi specialmente in Europa, Nord America ed Asia.

Domanda calda per il trasporto marittimo freddo

Una gran parte del trasporto refrigerato locale avviene fra dicembre ed aprile, durante la stagione del raccolto di molta della frutta e verdura nell'emisfero meridionale.

Questi trasporti assicurano che i consumatori situati nelle zone settentrionali del mondo abbiano accesso ai prodotti freschi anche durante i mesi invernali.

La domanda di trasporto merci refrigerato a livello mondiale sta crescendo stabilmente ed i mercati del futuro – come la Colombia ed il Perù – stanno andando alla grande.

Un bell'esempio ne è l'incremento delle esportazioni mondiali di ciliegie, che sono cresciute di quasi il 70% nei soli ultimi tre anni.

Tuttavia, le merci agricole non sono le sole responsabili della stabile crescita del mercato reefer.

Ad esempio, il settore farmaceutico ha sperimentato una rapida crescita negli ultimi anni e sta optando per farsi trasportare volumi sempre maggiori dei suoi prodotti via nave piuttosto che attraverso il tradizionale metodo del trasporto merci aereo.

Anche la Hapag-Lloyd ha scelto segmenti reefer in crescita e redditizi come i prodotti farmaceutici ed il plasma sanguigno quali mercati strategici su cui concentrarsi negli anni a venire.

Investimenti reefer in aumento

Per tenere il passo del settore in aumento, la Hapag-Lloyd ha continuamente investito in nuovo equipaggiamento reefer negli ultimi anni.

Nello scorso mese di agosto, la compagnia di navigazione ha annunciato un altro investimento ancora nella propria flotta reefer, effettuando un'ordinazione di 11.100 nuovi contenitori refrigerati allo stato dell'arte.

Dal solo 2015, e comprendendo l'ultima più recente ordinazione, la compagnia ha acquisito complessivamente 30.550 nuovi reefer per far sì di essere in grado di offrire equipaggiamento moderno e sufficiente disponibilità stagionale ai propri clienti, in particolare nel corso dell'alta stagione.

"Ci sono diverse ragioni per cui i continui investimenti sono importanti" afferma Clemens Holz, direttore dei prodotti reefer.

"Dobbiamo assicurarci di riuscire a soddisfare sia le nostre grandi aspettative che la domanda di mercato in crescita così come di mantenere affidabile ed efficiente la nostra flotta reefer.

Inoltre vogliamo trarre vantaggio dalle opportunità nei segmenti della tecnologia reefer in rapida crescita, come quella dell'Atmosfera Controllata".

Gli 11.100 nuovi contenitori saranno gradualmente integrati nella attuale flotta refrigerata della Hapag-Lloyd giusto in tempo per l'imminente alta stagione.

Una giovane e moderna flotta reefer è decisiva quando si tratta del trasporto refrigerato, poiché le tecnologie di fascia alta svolgono un ruolo essenziale nel

far sì che le derrate sensibili arrivino nelle loro destinazioni in condizioni ottimali.

Qui è dove le tecnologie di Atmosfera Controllata, come la ExtraFresh e la ExtraFreshPlus, entrano in gioco.

Esse rallentano il processo di maturazione e prevengono la crescita degli organismi che provocano la decomposizione, cosa che comporta una durata più lunga sugli scaffali e prodotti di alta qualità.

Questa settimana i maggiori protagonisti dell'attività della refrigerazione – compresa la Hapag-Lloyd – si riuniranno a Hong Kong in occasione della *Asia Fruit Logistica*, la maggiore fiera commerciale sul trasporto refrigerato della regione.

Ci si aspetta che alla fiera partecipino circa 13.000 responsabili delle decisioni provenienti da oltre 70 paesi.

Fonte: Hapag-Lloyd.

(da: hellenicshippingnews.com, 10 settembre 2018)

CONFERENZE E CONVEGNI

MARITIME FUTURE SUMMIT: EVOLUZIONE, NON RIVOLUZIONE

L'argomento è stato ribadito in ogni discussione concernente il futuro del settore: il trasporto marittimo senza equipaggio.

Ma ci vorrà molto tempo prima che le navi davvero autonome diventino una realtà.

Nel corso del "*Maritime Future Summit*" di quest'anno, svoltosi un giorno prima dell'apertura della "*SMM Hamburg 2018"*, le tecnologie innovative e visionarie di domani pertanto non sono state le sole questioni affrontate dai relatori.

All'insegna del motto "Attenti alle lacune: colmarle con tecnologie rivoluzionarie", essi hanno dedicato un bel po' di tempo alle iniziative organizzative richieste ed ai numerosi ostacoli che ancora devono essere superati nell'attività marittima quotidiana.

Nel proprio intervento intitolato "Nuove riflessioni nel trasporto marittimo: la prospettiva di una compagnia di navigazione di linea", il responsabile informatico e digitale della MSC Germany Hubert Hoffmann ha preparato il terreno alla conferenza.

"Non è la tecnologia di per se stessa a presentare problematiche ma il dover cambiare il nostro modo di pensare".

Hoffmann ha sottolineato come i processi aziendali e burocratici nel trasporto marittimo siano rimasti virtualmente immutati nel corso degli ultimi 80 anni.

Lo stesso vale per le procedure di registrazione portuale che ancora non sono state armonizzate a livello mondiale.

La sua conclusione è che le obsolete procedure analogiche devono essere digitalizzate e standardizzate.

Muoversi nella giusta direzione

Un'opinione, questa, condivisa da Mark O'Neill, amministratore delegato della Columbia Marlow Holding.

"La digitalizzazione soprattutto consentirà procedure di lavoro ottimizzate".

Questo molto probabilmente comporterà un processo evolutivo piuttosto che una rivoluzione repentina come frequentemente viene suggerito dai media.

Allo scopo di gestire l'enorme costo della digitalizzazione, O'Neill raccomanda che il settore adotti un approccio strategico.

Nella sua presentazione intitolata "La digitalizzazione nelle operazioni della flotta: la prospettiva del gestore della nave", il suo consiglio è stato questo: "I gestori delle navi dovrebbero soprattutto concentrarsi sulle esigenze tecniche del cliente".

Nondimeno, quando si tratta di prendere decisioni essenziali potrebbe essere poco ragionevole rimandare, afferma.

Il suo credo è: "Sarebbe meglio muoversi nella giusta direzione nel momento sbagliato e non viceversa".

Come diventare un vero pioniere muovendosi nella giusta direzione al momento giusto è stato l'oggetto di una presentazione da parte di Ulf Siwe, dirigente dell'Amministrazione Marittima Svedese.

Maritime Future Summit | SMM

Il progetto Mona Lisa supportato dal governo ha sviluppato la metodologia STM (Sea Traffic Management) quale standard di comunicazione comune ed automatizzato per le navi ed i porti.

Fra i suoi vantaggi ci sono la riduzione delle formalità burocratiche relative agli equipaggi, in particolare riguardo alle rendicontazione, la riduzione del consumo di carburante grazie all'ottimizzazione delle rotte ed al coordinamento degli scali nei porti, nonché l'incremento della sicurezza attraverso la prevenzione delle collisioni e degli arenamenti.

La diminuzione delle emissioni nocive sarebbe un ulteriore vantaggio.

Lo STM è già stato adattato a 300 circuiti.

Visione e realtà

La ABB Marine and Ports Business analogamente credono nell'integrazione in rete come strumento per migliorare le prestazioni.

Il gruppo tecnologico offre ai propri clienti soluzioni di monitoraggio a distanza delle condizioni potenziate dalla realtà aumentata.

Una sfida assai maggiore sembra essere l'uso della tecnologia cellulare dei carburanti nel trasporto marittimo, com'è stato esposto da Mikko Lepistö, direttore software ed operazioni automatizzate alla ABB Marine and Ports Business nel suo intervento "Come gestire i mercati rivoluzionari".

Un'altra tecnologia raffinatissima, la Digital Twin, è stata accolta dal settore piuttosto alla svelta.

Il gemello digitale consiste nella virtualizzazione di una nave reale che viene utilizzata per simulare ed esaminare il comportamento della nave.

Il Dr. Pierre C. Sames, direttore della tecnologia marittima presso la società di classificazione navale DNV GL, ha spiegato: "Il gemello digitale può essere utilizzato per determinare il modello di progettazione navale più efficiente per il carburante o per prevedere la durata delle singole componenti".

Quanto più è migliore l'algoritmo e quanto più è potente il sistema di virtualizzazione, tanto più precise saranno le previsioni, ha aggiunto.

"In futuro, macchine intelligenti in autoapprendimento saranno utilizzate nelle navi autonome" ritiene Sames.

Una prospettiva inerente un futuro più distante è stata presentata da Kohei Matsuo, direttore progetti di ricerca e sviluppo all'Istituto Nazionale per la Ricerca Marittima giapponese nel suo intervento "Una tabella di marcia per la tecnologia da qui al 2050: una prospettiva dall'Estremo Oriente".

Matsuo ha suggerito che i grandi dati consentiranno l'uso di materiali ultra leggeri ed estremamente robusti, che potrebbero dare luogo a tipologie navali del tutto nuove.

Egli si aspetta altresì che la flessibilità aumenti: "Nell'era della stampa in 3D, la produzione non sarà più confinata ad una particolare località.

Tutti saranno in grado di costruire navi in qualsiasi posto".

Se le navi autonome che viaggiano fra i porti ed i mari di tutto il mondo dovessero divenire una realtà un giorno, sarà necessaria una struttura giuridica appropriata.

Wu Sun, vicedirettore generale della CCS (China Classification Society), ha tracciato un quadro delle potenziali condizioni dei requisiti di classe e sicurezza tecnica che dovranno essere realizzati per tali navi.

Collegare ed usare

E che dire della filiera logistica del futuro?

Christian Roeloffs, direttore generale della società start-up Container xChange, ritiene che i fornitori convenzionali a 360 gradi saranno in una posizione di svantaggio.

"I vincitori saranno specialisti che si trovano in specifiche nicchie della filiera del valore.

Nello stesso tempo, le piattaforme online svolgeranno un ruolo sempre più importante in qualità di mediatori fra i produttori e gli acquirenti nel trasporto marittimo".

Nella sessione finale dedicata a domande e risposte, Nick danese, amministratore delegato del fornitore di software NDAR, ha riassunto la questione centrale: "In base alla mia esperienza professionale di 35 anni posso dire che la volontà di accogliere le nuove tecnologie è generalmente sovrastimata, mentre la necessità di farlo è senza dubbio sottostimata".

Aggiunge Pierre C. Sames: "Coloro che sono in grado di adattarsi e di cooperare con altri interlocutori mediante l'uso di sistemi onnicomprensivi avranno successo".

Il *Maritime Future Summit* co-organizzato dalla rivista del settore *HANSA* ha fornito molta materia su cui riflettere e la mostra *SMM* offre ai visitatori grandi opportunità di assistere a dimostrazioni dal vivo di innovative tecnologie e di costituire partenariati di collaborazione che potrebbero metterli in condizione di affrontare nel modo migliore le sfide del futuro.

(da: hellenicshippingnews.com, 5 settembre 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.