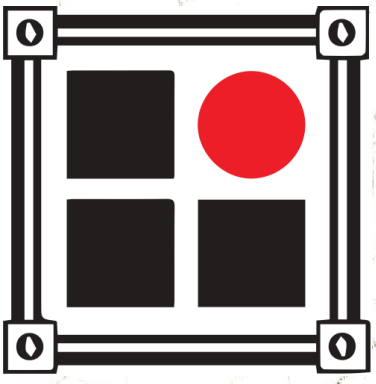


Council Of Intermodal Shipping Consultants

Notiziario

15 Settembre 2016

Link road, rail, sea!

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

ANNO XXXIV
Numero del 15 settembre 2016

PORTI

IL CONTAINER TERMINAL ALTENWERDER INCREMENTA ANCORA
L'USO EFFICIENTE DELLO SPAZI ..... Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

I CARICATORI DEVONO FRONTEGGIARE TARIFFE IN AUMENTO ESSENDO IN LOTTA
PER SPAZI ALTERNATIVI DOPO IL CROLLO DELLA HANJIN ..... " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

LE ATTIVITÀ DI TRASPORTO MERCI FERROVIARIO DELLA DB RAGGIUNGONO NEL 2015
IL LIVELLO DI PRIMA DELLA CRISI ..... " 8

TRASPORTI ED AMBIENTE

I PARLAMENTARI EUROPEI VOGLIONO CHE LO SHIPPING VENGA INCLUSO FRA GLI OBIETTIVI
SULLE EMISSIONI 2030 ATTRAVERSO I "FONDI PER IL CLIMA" DELL'ETS ..... " 14

LOGISTICA

LA KUEHNE + NAGEL SVELA L'ULTIMA OFFERTA DIGITALE ..... " 17

LEGISLAZIONE

ENTRA IN VIGORE NEL 2017 LA CONVENZIONE SULLE ACQUE DI ZAVORRA ..... " 19

PROGRESSO E TECNOLOGIA

GLI OPERATORI MARITTIMI PRENDONO IN CONSIDERAZIONE LA NAVIGAZIONE AUTOMATIZZATA " 25

STUDI E RICERCHE

NAVI EFFICIENTI FANNO RISPARMIARE MILIONI MA IL MERCATO NON RIESCE
A PREMIARE GLI ARMATORI ..... " 29

TECNOLOGIA INFORMATICA

PIATTAFORMA ONLINE COLLEGA I FORNITORI EUROPEI DI SERVIZI DI LOGISTICA ELETTRONICA
CON I VENDITORI SU INTERNET ..... " 33

REEFER

IL TRASPORTO MARITTIMO REFRIGERATO È UNO DEI POCHISSIMI MERCATI IN CRESCITA VISTO CHE LE ATTIVITÀ CONTAINERIZZATE PER CARICHI SECCHI SI CROGIOLANO ..... Pag. 35

IN CALENDARIO ..... " 38

15 settembre 2016

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

PORTI

IL CONTAINER TERMINAL ALTENWERDER INCREMENTA ANCORA L'USO EFFICIENTE DELLO SPAZIO

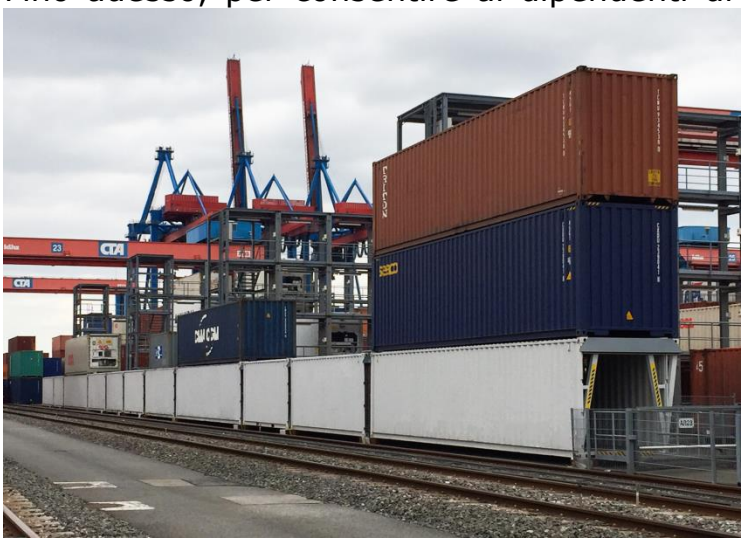
Complessivamente cinque tunnel, necessari per la conservazione dei contenitori refrigerati, sono divenuti operativi presso il CTA (Container Terminal Altenwerder) della HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG.

Questo dà al CTA una capacità di magazzinaggio aggiuntiva equivalente ad un quarto di un complesso di deposito.

I tunnel cono stati realizzati dalla HCCR (Hamburger Container-und-Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH), una partecipata della HHLA.

Allo scopo di essere in grado di compiere il lavoro sui contenitori reefer, i dipendenti responsabili della manutenzione alla HCCR devono essere messi in condizione di accedere ai complessi di magazzinaggio.

Fino adesso, per consentire ai dipendenti di accedere ai container refrigerato dentro ai complessi di magazzinaggio bisognava tenere sgombre le carreggiate.



L'innovativa costruzione ora permette anche di utilizzare lo spazio richiesto per le carreggiate per il deposito dei contenitori.

Invece di usare le carreggiate, i tunnel di container realizzati dalla HCCR consentono al personale di accedere a piedi ai contenitori reefer.

Altri container possono essere immagazzinati in cima ai tunnel.

Sono stati costruiti tunnel per una lunghezza complessiva di 776 metri.

Due dei tunnel si estendono per tutta la lunghezza complessiva di un complesso di deposito, mentre gli altri tre sono lunghi ciascuno poco più della metà del complesso di deposito.

Nel corso del processo sono stati riscostruiti e rinforzati ottantotto contenitori.

Oliver Dux, amministratore delegato del Container Terminal Altenwerder, è contento della capacità aggiuntiva di magazzinaggio: "Abbiamo bisogno di tutto lo spazio di deposito disponibile, specialmente nel corso dei momenti di punta della caricazione.

Con la capacità aggiuntiva, siamo in una posizione ancora migliore per essere in grado di provvedere a questi momenti di picco, che derivano dal numero in aumento di grandi navi ed offrono ai nostri clienti un elevato livello di produttività.

Realizzare le opere di costruzione mentre il terminal era operativo si è dimostrata una notevole sfida per tutti coloro che vi sono stati coinvolti.

Perciò è ancora più piacevole il fatto che la HCCR sia rimasta entro il budget stabilito e abbia reagito con flessibilità a tutte le esigenze".

I lavori di costruzione sono costati approssimativamente 1,5 milioni di euro in tutto.

Una particolare difficoltà è consistita nel fatto che al di sotto delle corsie dove sono stati installati i tunnel c'erano anche condotte e linee elettriche.

Si sono pertanto dovuti costruire i tunnel in modo tale da assicurare che si potesse accedere a tali strutture anche durante le operazioni.

Il dr. Georg Böttner, amministratore delegato della HCCR, afferma: "Con la realizzazione dei tunnel presso il CTA abbiamo ancora una volta dimostrato le nostre competenze in attività che vanno al di là di quelle normalmente svolte.

Al contrario di progetti confrontabili di altri porti, la soluzione a tunnel presso il CTA non era stata presa in considerazione quando il terminal era stato progettato in origine.

Il progetto ha comportato la progettazione e la costruzione di tunnel che potrebbero essere completamente smantellati e che a loro volta comprendono molti adattamenti a condizioni locali ed operative".

(da: hhla.de, 26 agosto 2016)

TRASPORTO MARITTIMO

I CARICATORI DEVONO FRONTEGGIARE TARIFFE IN AUMENTO ESSENDO IN LOTTA PER SPAZI ALTERNATIVI DOPO IL CROLLO DELLA HANJIN

I caricatori stanno iniziando ad avvertire il calore del crollo della Hanjin Shipping dal momento che le tariffe a pronti per i contenitori sono balzate verso l'alto nelle direttrici di traffico Asia-Nord Europa e Transpacifico.

Secondo la Drewry, le tariffe a pronti quotate il 1° settembre dall'Asia si sono innalzate in un giorno del 42% e 39% rispettivamente alla volta degli Stati Uniti e dell'Europa, dato che i caricatori si sono precipitati a trovare spazi alternativi quasi a qualsiasi prezzo.

Lo SCFI (Shanghai Containerized Freight Index) del 2 settembre registra un picco settimanale del 51% nelle tariffe a pronti transpacifiche alla volta della costa Occidentale degli Stati Uniti, sino a 1.746 dollari USA per 40 piedi, ed un balzo del 45% delle tariffe alla volta della costa orientale statunitense, sino a 2.441 dollari USA per un 40 piedi.

La KITA (Korea International Trade Association) il 2 settembre ha previsto che la tariffa dalla Cina a Long Beach si sarebbe incrementata sino a 2.200 dollari USA per un 40 piedi questo mese.

Altrove, lo SCFI registra un incremento del 36,5%, ovvero 254 dollari USA per TEU, delle tariffe a pronti per i container alla volta del Nord Europa sino a 949 dollari USA per TEU.

Ma rapporti aneddotici giunti a *The Loadstar* suggeriscono che ci sarà un ulteriore imponente balzo delle tariffe la seconda settimana di settembre dal momento che i vettori sono in grado di attuare completamente gli incrementi generali tariffari e quelli delle tariffe uniche per tutte le merci senza difficoltà per i carichi non contrattati.

In modo sorprendente, le ricadute della fine della Hanjin finora non hanno avuto un impatto sulle tariffe alla volta dei porti mediterranei e le tariffe a pronti hanno fatto registrare solo il calo nell'indice, in ribasso del 6,1% sino a 519 dollari USA per TEU, sebbene sia probabile che questa direttrice avverta il contagioso effetto delle tariffe a pronti più alte degli altri traffici nel corso del mese di settembre.

Il fornitore di software per la filiera distributiva CargoSmart ha fornito il 2 settembre una prova concreta dell'immediato effetto sugli orari della Hanjin.

Rispetto alle 100 portacontainer della flotta della Hanjin, ha sostenuto, nella prima settimana di settembre 52 di loro non hanno rispettato i programmi da mercoledì a giovedì della settimana a cavallo fra agosto e settembre.

"Quarantasei navi con momento di arrivo originariamente stimato il 31 agosto/1° settembre non sono ancora arrivate al loro prossimo porto in programma.

Sei navi con momento di partenza originariamente stimato il 31 agosto/1° settembre non sono ancora partite dai porti" sostiene CargoSmart.

Secondo alcune stime ci sono circa 500.000 TEU di merce caricati sulle navi della Hanjin o dentro ai suoi contenitori attualmente nella filiera distributiva e il suo fallimento non sarebbe potuto capitare in un momento peggiore per i caricatori che aspettano una consegna della merce in tempo per la stagione delle vacanze.

Esistono inoltre preoccupazioni che le linee di assemblaggio della produzione giusto in tempo possano fermarsi dal momento che parti essenziali potrebbero incappare in settimane – o forse mesi – di ritardo, visto che squadre di avvocati si stanno dando battaglia in ordine alla proprietà dei container.

Secondo la KITA, circa il 40% dei prodotti della Samsung vengono esportati su navi della Hanjin, la LG Electronics movimenta il 20% delle proprie merci sulla linea di navigazione containerizzata in questione e la Nexan Tire Corp fa lo stesso per il 25% circa dei suoi prodotti.

Uno spedizioniere britannico ha dichiarato il 1° settembre a *The Loadstar* che un suo cliente aveva già dato istruzioni per la spedizione di merci sostitutive dalla Cina e che alcune parti essenziali sarebbero state probabilmente trasportate per via aerea.

Ha infatti dichiarato: "Sfortunatamente lo spazio era già esiguo prima del crollo della Hanjin ed è ora difficile trovare un vettore che voglia garantire lo spazio.

Non sorprende che le tariffe siano salite alle stelle".

Sebbene il suo cliente abbia detto che preferiva non servirsi di qualche altra nave della CKYHE nel caso ci fossero ripercussioni da parte del suo ex membro, ha ammesso che potrebbe non disporre di nessun'altra opzione.

E persino quei vettori che non appartengono all'alleanza CKYHE hanno iniziato a limitare la propria esposizione nei confronti della Hanjin.

La OOCL il 2 settembre ha dichiarato che i suoi carichi non sarebbero stati messi sulle navi della Hanjin e che non avrebbe accettato contenitori della Hanjin sulle sue navi, per quanto quelli già a bordo sarebbero stati scaricati nel porto previsto.

La OOCL avrebbe "contattato la Hanjin Shipping e gli operatori di terminal marittimi per il rilascio dei carichi al più presto possibile" in relazione ai contenitori a bordo di navi in stato di fermo.

La fine della Hanjin, per quanto sia stata una sfortuna per i suoi dipendenti, potrebbe essere considerata come una potenziale ciambella di salvataggio per i vettori rivali, le cui perdite cumulative nell'intera annata recentemente sono state stimate in 10 miliardi di dollari USA.

Un vettore del Regno Unito ha dichiarato a *The Loadstar* di aspettarsi che, una volta posatasi la polvere, i caricatori avrebbero "bussato alla porta" per concordare tariffe contrattuali.

Ma, come avvenuto in passato, è anche possibile che i vettori rivedranno alcune delle loro tariffe contrattuali più basse in archivio e chiederanno ai clienti di pagare una somma aggiuntiva per garantire le spedizioni.

(da: theloadstar.co.uk, 2 settembre 2016)

TRASPORTO FERROVIARIO

LE ATTIVITÀ DI TRASPORTO MERCI FERROVIARIO DELLA DB RAGGIUNGONO NEL 2015 IL LIVELLO DI PRIMA DELLA CRISI

Nel 2015 il mercato tedesco del trasporto merci ferroviario è tornato ad un livello di attività che non si era più visto dalla crisi economica e finanziaria del 2008.

Con 116,6 miliardi di tonnellate/km, i volumi sono aumentati dello 0,8% rispetto al 2008, anno della crisi.

I servizi di trasporto stradale avevano superato il livello di prima della crisi già nel 2011 realizzando volumi di trasporto pari a 457,6 miliardi di tonnellate/km.

Messe assieme, tutte le modalità di trasporto hanno conseguito una crescita dell'1,8% nel 2015 in relazione al mercato nel suo insieme.

Il trasporto merci ferroviario ha contribuito alla crescita in modo superiore alla media, dal momento che i suoi volumi trasportistici sono aumentati del 3,6% da un anno all'altro.

Malgrado questa tendenza positiva, la quota del 17,5% della ferrovia nella suddivisione modale è ancora indietro alla sua posizione nel mercato del 2008 (17,7%).

La situazione finanziaria è più seria di quella dei traffici.

Il ritorno percentuale sulle vendite generato dai treni merci è eccezionalmente basso ed in alcuni casi negativo.

L'ambiente rende difficile per le ferrovie investire nelle proprie attività.

Ciò a sua volta ha consolidato la situazione persistente negli ultimi anni: non si sono fatti progressi nel dirottare i traffici dalla strada alla rotaia, un obiettivo stabilito dalla politica.

Ciononostante, gli esperti predicono ancora una forte crescita in futuro per la modalità ferroviaria.

Ad esempio, il nuovo Piano Federale delle Infrastrutture di Trasporto del governo tedesco suppone che il trasporto merci ferroviario crescerà del 43% entro il 2030.

Allo stesso modo, il settimo Rapporto Mondiale sui Trasporti 2015/2016 della Prognos, una ditta di consulenze, prevede una crescita del 70% entro il 2040, con la conseguenza di un dirottamento di cinque punti percentuali della quota di mercato alla ferrovia.

I responsabili politici mettono in discussione i propri obiettivi di dirottamento dei traffici

Alla luce della tesa situazione del trasporto merci ferroviario, le discussioni a livello europeo in ordine alla revisione di medio termine del Libro Bianco 2011 sui trasporto sono state accese, essendosi incentrate su se rivedere gli obiettivi di dirottamento dei traffici alla ferrovia.

Il governo tedesco sta attualmente aggiornando la propria strategia nazionale di sostenibilità e parte di quel processo consiste nel considerare se mantenere gli obiettivi di dirottamento dei servizi di trasporto merci alla ferrovia.

La forma che il suo nuovo Piano Federale delle Infrastrutture di Trasporto sta prendendo, tuttavia, fa affidamento su un dirottamento dei traffici.

Alla luce del presupposto della crescita del 43% prevista entro il 2030 per il trasporto merci ferroviario, occorre che i progetti relativi a linee di nuova costruzione e ad aggiornamenti nella rete ferroviaria siano modellati per accogliere l'incremento dei traffici che è stato previsto.

Molti soggetti hanno iniziato ad analizzare le cause della debolezza del trasporto merci ferroviario in seguito alla crisi economica del 2008.

Esperti dei ministeri, istituzioni europee, associazioni di categoria e di clienti, ferrovie ed istituti di ricerca sono relativamente unanimi, malgrado i loro diversi interessi, nel dire che i traffici al momento attuale non sono riusciti a spostarsi dalla strada alla rotaia, malgrado le intenzioni in senso contrario.

Le ragioni fondamentali di tale situazione comprendono i colli di bottiglia nelle infrastrutture, gli ostacoli tecnici e gli svantaggi derivanti dai costi in aumento rispetto al trasporto stradale.

La difficile posizione del trasporto merci ferroviario nell'attuale ambiente di mercato

Dal lato delle infrastrutture, i colli di bottiglia presso i nodi e sui principali corridoi, nonché gli ostacoli tecnici nel trasporto transfrontaliero impediscono al trasporto merci ferroviario di offrire i propri servizi con l'affidabilità e l'elevato livello di qualità che i clienti si aspettano per i loro trasporti.

Inoltre, gli svantaggi in termini di costi della ferrovia rispetto alla strada sono i n aumento.

Il trasporto merci ferroviario sta diventando più caro in conseguenza dei costi sempre maggiori dell'elettricità, degli oneri di accesso ai binari e dei salari, alcuni di quali sono determinati dal governo.

Allo stesso tempo, i costi relativi ai veicoli pesanti stradali sono in calo in conseguenza del carburante più conveniente, dei pedaggi più bassi e dei salari inferiori.

Tutti questi fattori hanno reso meno competitivo il trasporto merci ferroviario.

Una delle varie ragioni consiste nell'inefficace e discordante preparazione dei provvedimenti politici, come afferma il Parlamento Europeo in uno studio del 2015.

Gli autori dello studio identificano il finanziamento dei provvedimenti relativi alle infrastrutture come una causa ultima.

Secondo lo studio, solo un quarto del denaro del Fondo di Coesione Europeo è stato assegnato ai progetti di trasporto fra il 2007 ed il 2013, distribuendolo fra 238 progetti singoli di tutte le modalità; il trasporto stradale ne è stato il primo beneficiario.

Secondo gli autori, il programma Marco Polo, che era finalizzato a migliorare l'intermodalità, è stato abbandonato nel 2013 a causa del suo insuccesso.

Lo studio esamina altresì l'efficacia della Direttiva sull'Eurovignetta.

Esso mostra che, in concomitanza con l'attuazione della Direttiva, molti paesi hanno introdotto provvedimenti per promuovere il trasporto stradale che hanno compensato l'effetto dei pedaggi stradali.

Anche le diverse fasi del progresso nella liberalizzazione dei mercati europei di trasporto merci ferroviario ed i diversi prerequisiti per la protezione dei treni e degli attuali sistemi di trazione incrementano i costi d'investimento ed amministrativi per il trasporto merci ferroviario.

L'Agenzia Federale per l'Ambiente della Germania ha una posizione simile a quella degli autori dello studio del Parlamento Europeo.

Essa considera che il dirottamento dei traffici alla ferrovia sia "moderatamente" rilevante dal punto di vista politico.

Quando ha rivisto gli indicatori di mobilità per la strategia nazionale di sostenibilità, l'agenzia ha scoperto che l'obiettivo dell'incremento della quota ferroviaria nelle prestazioni di trasporto merci non avrebbe più potuto essere raggiunto come si era immaginato e che "non era sufficientemente sorretto da ulteriori strategie accettate in tutte le aeree di responsabilità".

Oltre alle cattive condizioni di mercato, i trasporti attraverso il Tunnel della Manica in particolare sono stati resi più difficili per i treni merci nel 2015 in conseguenza della crisi dei rifugiati.

I rifugiati si sono introdotti all'ingresso del Tunnel nella Francia settentrionale, cosa che occasionalmente ha comportato situazioni drammatiche.

Le operazioni dei servizi di trasporto merci ferroviario attraverso il Tunnel della Manica vengono effettuate dal piazzale di Calais-Frethun, dove a volte sino a 10.000 rifugiati si ammassavano in difficili condizioni umanitarie nella speranza di raggiungere il Regno Unito.

Alla fine del 2015, qualcosa come 1.500 rifugiati al mese hanno tentato di attraversare il Tunnel della Manica su treni merci in partenza dal piazzale, cosa che ha comportato notevoli disservizi nelle operazioni e causato un calo dei servizi di trasporto.

Le cifre del Tunnel della Manica per l'annata di attività 2015 ne documentano l'impatto.

Il numero dei treni merci è diminuito del 47% rispetto all'anno precedente, crollando del 42% nel solo quarto trimestre.

Le ferrovie concorrenti hanno assistito ad una crescita più sostenuta di quella della DB Cargo

Il mercato tedesco del trasporto merci ferroviario è stato contrassegnato l'anno scorso da opposti sviluppi e le tendenze nell'ambito della DB sono andate in senso contrario rispetto a quelle dei suoi concorrenti.

La DB ha dovuto lottare con le conseguenze dello sciopero del sindacato dei macchinisti tedeschi, con la crescita al di sotto delle media delle industrie basate sulla ferrovia come quelle dell'acciaio e chimiche, nonché con problemi di qualità.

Le sue prestazioni di conseguenza sono diminuite del 5,1% dal 2014 e la concorrenza se ne è avvantaggiata.

La loro quota di mercato si è incrementata sino al 39,1%.

All'inizio del 2014, la più recente indagine di mercato dell'Agenzia Federale di Rete mostrava una percentuale leggermente migliore dei ritorni sulle vendite per le altre ferrovie rispetto ai servizi di trasporto merci ferroviario della DB.

Ci si aspetta che questa situazione si dimostri vera per il 2015.

Queste differenze sono dovute in primo luogo al trasporto a carro singolo a basso margine, le cui operazioni vengono effettuate quasi esclusivamente dalla DB Cargo e che costituiscono grosso modo un terzo delle prestazioni totali della società per volumi.

Questa è una delle ragioni per cui le ferrovie in Europa stanno abbandonando il trasporto a carro singolo.

Secondo uno studio del 2015, i clienti dei treni merci che sono membri della International Rail Freight Business Association e della International Union for Road-Rail Combined Transport considerano ciò come un segno che il trasporto merci ferroviario sta diventando meno competitivo.

Molti paesi offrono così poca scelta in termini di trasporto a carro singolo che molti spedizionieri di merci affermano di non prendere nemmeno in considerazione tali servizi quando programmano le proprie attività.

Una DB Cargo più snella

Non c'è dubbio che l'attuale ambiente di mercato stia rendendo le cose difficili per l'intero settore del trasporto merci europeo.

I loro volumi di trasporto sono rimasti stagnanti nel 2015 e le loro cifre finanziarie sono rimaste insoddisfacenti malgrado la ripresa economica in corso in Europa.

Dato che non c'è nessun cambiamento in vista a breve termine, la DB sta adottando iniziative appropriate sulla base di questa esperienza.

La DB ha iniziato ad effettuare le operazioni dei propri servizi di trasporto merci ferroviario nuovamente con la denominazione di DB Cargo a gennaio del 2016.

Il marchio DB Schenker sarà mantenuto per le attività logistiche non ferroviarie e la DB Cargo riprenderà il suo posto.

La DB Cargo intende trarre vantaggio da ogni opportunità di attività e ha identificato due direzioni strategiche essenziali.

In primo luogo, la divisione trasporto merci della DB semplificherà in modo rilevante i propri processi produttivi per offrire servizi più affidabili e più puntuali ai clienti, nonché per migliorare la qualità.

La DB Cargo è intenzionata a far fronte al 95% di tutti gli impegni di prestazione presi con i clienti.

Per farlo, separerà i diversi segmenti di trasporto – treni blocco, trasporto a carro singolo e trasporto combinato – e programmerà ed effettuerà questi servizi separatamente in futuro.

Essa creerà inoltre una responsabilità da capolinea a capolinea, che eliminerà la precedente frammentazione in molteplici centri di produzione distribuiti a livello locale.

In secondo luogo, la DB Cargo si concentrerà su una rete di nucleo.

Organizzata attorno ai corridoi, la rete consentirà servizi a volumi elevati, che ridurranno i costi e pertanto renderanno la società più solida dal punto di vista economico e più competitiva.

Questo passo sarà attuato utilizzando un orario annuale comprendente le frequenze, dal momento che quasi l'80% dei servizi a lungo raggio può essere programmato a lungo termine.

Strutture più trasparenti delineeranno i processi di programmazione e semplificheranno la pianificazione, realizzando una rete ad alta qualità in tutta l'Europa.

(da: transportjournal.com/deutschebahn.com, 2 settembre 2016)

TRASPORTI ED AMBIENTE

I PARLAMENTARI EUROPEI VOGLIONO CHE LO SHIPPING VENGA INCLUSO FRA GLI OBIETTIVI SULLE EMISSIONI 2030 ATTRAVERSO I "FONDI PER IL CLIMA" DELL'ETS

Una proposta finalizzata ad includere le emissioni derivanti dallo shipping fra gli obiettivi di riduzione delle emissioni entro il 2030 dell'Unione Europea attraverso lo ETS (sistema di scambio delle emissioni) dell'Unione Europea ha ottenuto un supporto trasversale fra i parlamentari europei.

L'emendamento prevede che gli armatori acquisiscano quote ai sensi dell'ETS dal 2021 in poi ovvero paghino un importo equivalente da versare in nuovo fondo per il clima che minimizzi gli oneri amministrativi mediante l'acquisto di quote collettivamente per loro conto.

La proposta è stata presentata dai gruppi parlamentari dei Socialisti e Democratici, dei Verdi e dei Liberali.

Anche il gruppo di centro-destra, vale a dire il Partito Popolare Europeo, ha supportato l'inclusione del trasporto marittimo nell'ETS quale modalità per far sì che il settore contribuisca agli obiettivi sul clima per il 2030 dell'Unione Europea.

Il fondo fungerà anche da meccanismo di riflusso mediante il reinvestimento del 20% dei proventi delle quote al fine di rendere più efficiente il settore dello shipping e dei porti.

Ci si aspetta che questa nuova fonte di finanziamento supporti gli aggiornamenti finalizzati al risparmio di carbonio, le tecnologie innovative ed i programmi di addebitamento dei porti.

T&E stima che ciò ammonterebbe grosso modo ad 1 miliardo di euro in fase di avvio.

La proposta si basa sull'attuale sistema di monitoraggio dell'Unione Europea delle emissioni derivanti dal trasporto marittimo allo scopo di addivenire ad un minimo dei costi amministrativi aggiuntivi per gli armatori, i porti e le autorità.

Gli armatori di navi in arrivo o partenza dai porti dell'Unione Europea dovrebbero o acquisire direttamente quote ETS dell'Unione Europea al fine di provvedere alle proprie emissioni di CO_2 o pagare un importo equivalente da

versare nel fondo che collettivamente otterrà e ritirerà il numero richiesto di quote per loro conto.

La parlamentare dei Socialisti e Democratici Jytte Guteland ha dichiarato: "Se l'Europa vuole onorare i propri impegni relativi all'accordo di Parigi, tutti i settore dovranno contribuire alla transizione verso una società a basso contenuto di carbonio.

Il tempo è un fattore decisivo ed il settore dello shipping ha un importante ruolo da svolgere in questa transizione.

Istituendo un fondo per il clima per le quote del trasporto marittimo, l'Unione Europea aiuterà il settore a ridurre le emissioni di riscaldamento globale in un modo sostenibile investendo il 20% dei proventi in progetti verdi per le navi ed i porti".

Essendo sfuggiti a qualsiasi riferimento esplicito nell'accordo di Parigi, il settore e l'IMO si trovano ad affrontare una pressione sempre maggiore affinché adempiano agli obblighi sul fronte del clima.

L'IMO ha iniziato ad indirizzarsi verso la definizione di un contributo di "equa ripartizione" da parte del settore dello shipping per mettere un freno ai cambiamenti climatici, ma la decisione sul piano di lavoro è stata rinviata in occasione della sua ultima riunione di aprile.

La prossima si svolgerà ad ottobre.

Il parlamentare dei Verdi Bas Eickhout ha affermato: "Qui si tratta davvero di ridurre le emissioni del trasporto marittimo internazionale, dal momento che solo il settore dei trasporti non sta contribuendo agli obiettivi climatici in Europa.

Dal momento che potrebbero volerci anni perché i lavori dell'IMO producano una proposta, il nostro compito è quello di assicurare che l'Europa prenda l'iniziativa.

C'è anche l'opportunità di incrementare le ambizioni sul clima dell'Unione Europea dopo Parigi rendendo gli obiettivi di riduzione diffusi in tutta l'economia".

Ai sensi del fondo proposto per lo shipping gli armatori marittimi pagherebbero una quota associativa annuale basata sulle loro emissioni annue e sul prezzo medio di quota dell'anno precedente.

Il pagamento diretto nel fondo consentirà agli armatori di contribuire direttamente agli obiettivi di riduzione delle emissioni entro il 2030 dell'Unione Europea.

Il responsabile trasporti marittimi di *T&E* Sotiris Raptis afferma: "Il limite di riscaldamento ben al di sotto dei 2°C stabilito dall'Accordo di Parigi sarà difficile da rispettare a meno che l'Europa e l'IMO non introducano misure per tagliare le emissioni derivanti dal trasporto marittimo.

Lo shipping è il solo settore dei trasporti che non contribuisce agli obiettivi cimatici dell'Unione Europea.

Occorre che ciò abbia fine perché non c'è nessuna ragionevole scusa per questo trattamento speciale".

La normativa dell'Unione Europea sul monitoraggio, le relazioni e la verifica delle emissioni marittime di gas serra è entrata in vigore a luglio del 2015 e diventerà operativa nel 2018.

L'anno scorso uno studio del Parlamento Europe ha constato che lo shipping sarà responsabile del 17% delle emissioni complessive nel 2025 se verrà lasciato privo di regolamentazione.

(da: hellenicshippingnews.com, 8 settembre 2016)

LOGISTICA

LA KUEHNE + NAGEL SVELA L'ULTIMA OFFERTA DIGITALE

La Kuehne + Nagel ha annunciato il proprio approccio alla digitalizzazione e ha introdotto l'ultimo prodotto innovativo "gKNi" che si basa su dati della logistica e analisi previsionali.

Motivando costanti miglioramenti al servizio ed alle prestazioni a beneficio dei suoi clienti ed azionisti, la Kuehne + Nagel usa a proprio vantaggio la propria competenza logistica ed il potere innovativo mediante un approccio alla digitalizzazione che si concentra sulla preparazione digitale, sui prodotti digitali e sulla piattaforma d'impresa.

La preparazione digitale della Kuehne + Nagel consiste in avanzate strutture e processi relativi ai dati a livello globale così come ad interfaccia standard che assicurano una connettività istantanea e senza soluzioni di continuità ai fini di un migliorato servizio alla clientela.

In combinazione con i propri sistemi operativi standard a livello globale, la Kuehne + Nagel è in grado di rispondere rapidamente alle richieste del mercato e di accorciare i tempi al mercato per prodotti e soluzioni digitali.

La Kuehne + Nagel ha già lanciato il KN FreightNet, un prodotto digitale che fornisce una quotazione istantanea, la prenotazione online così come il tracciamento ed il monitoraggio delle spedizioni marittime.

Nell'ambito della propria piattaforma d'impresa la Kuehne + Nagel si relaziona con le start-up ed esplora e genera da sé nuove opportunità di attività diffondendo la propria offerta digitale e base clientelare.

Il dr. Dertlef Trefzger, amministratore delegato del gruppo Kuehne + Nagel, ha commentato: "Utilizzando la nostra competenza nelle attività di nucleo ed

aumentando la nostra mentalità digitale, specialmente nell'area della gestione ed analisi dei dati, sviluppiamo prodotti pionieristici che apportano valore aggiuntivo ai nostri clienti.

Non consideriamo la digitalizzazione come un disturbo, ma come parte della nostra evoluzione imprenditoriale in corso.

Perciò essa ci mette in grado di consegnare con continuità soluzioni innovative che importino ai nostri clienti".

Basandosi alla propria preparazione digitale, alla capacità di sviluppo dei prodotti ed alla comprensione del mercato logistici, la Kuehne + Nagel ha realizzato il "metodo di previsioni a breve termine sul mercato gKNi".

La sigla "gKNi" significa "indicatori globali della Kuehne + Nagel"; lo strumento fornisce stime di cifre economiche chiave, come l'equilibrio commerciale e le produzione industriale, basato sulle intuizioni della Kuehne + Nagel in ordine al mercato ed ai dati relativi ai flussi di traffico globali.

Questo innovativo prodotto è un'iniziativa della piattaforma d'impresa che utilizza tecnologia sviluppata in azienda per combinare dati grezzi con l'estrazione dei dati, l'automazione e le analisi previsionali.

Il "gKNi" fornisce opinioni preliminari riguardanti il passato più recente, il presente ed il futuro prossimo dello sviluppo economico sino a 55 giorni prima di qualsiasi altra stima circa gli indicatori correlati ai traffici.

Lo strumento è disponibile mediante abbonamento ed è indirizzato ai clienti logistici della Kuehne + Nagel, alle imprese, ai governi, alle banche così come agli investitori agevolandoli quando prendono decisioni.

(da: bulk-distributor.com, 31 agosto 2016)

LEGISLAZIONE

ENTRA IN VIGORE NEL 2017 LA CONVENZIONE SULLE ACQUE DI ZAVORRA

L'adesione da parte della Finlandia ha dato il via all'entrata in vigore della Convenzione sulla Gestione delle Acque di Zavorra dell'IMO.

La Convenzione entrerà in vigore l'8 settembre 2017, segnando una tappa decisiva nel contesto delle iniziative finalizzate a porre fine alla diffusione delle specie acquatiche invasive, che possono causare uno scompiglio negli ecosistemi locali, comportare problemi per la biodiversità e condurre a notevoli perdite economiche.

Ai sensi della Convenzione, alle navi sarà richiesto di gestire le proprie acque di zavorra per rimuovere, rendere meno dannosi od evitare l'assorbimento o lo scarico di organismi e patogeni acquatici nelle acque di zavorra e nei sedimenti.

"Si tratta di una pietra miliare davvero significativa per la salute del nostro pianeta" ha dichiarato il segretario generale dell'IMO Kitack Lim.

"La diffusione di specie invasive è stata riconosciuta come una delle maggiori minacce al benessere ecologico ed economico del pianeta.

Queste specie stanno causando enormi danni alla biodiversità ed alle preziose ricchezze naturali della terra dalle quali dipendiamo.

Le specie invasive causano inoltre effetti diretti ed indiretti sulla salute ed il danno per l'ambiente è spesso irreversibile" afferma Lim.

Ha poi aggiunto: "L'entrata in vigore della Convenzione sulla Gestione delle Acque di Zavorra non solo minimizzerà il rischio di invasioni di specie aliene tramite le acque di zavorra, ma assicurerà altresì regole uguali per tutti a livello mondiale per il trasporto marittimo internazionale, fornendo standard chiari e solidi per la gestione delle acque di zavorra sulle navi".

L'adesione della Finlandia porta il tonnellaggio combinato degli stati che hanno sottoscritto il trattato al 35,1441% per 52 partecipanti.

La Convenzione stabilisce che essa entrerà in vigore 12 mesi dopo la ratifica da parte di un minimo di 30 stati, in rappresentanza del 35% del tonnellaggio marittimo mercantile mondiale.

La Convenzione richiederà che tutte le navi impegnate nei traffici internazionali gestiscano le proprie acque di zavorra ed i sedimenti ai sensi di determinati standard, secondo un piano di gestione delle acque di zavorra specificamente indirizzato alle navi.

Tutte le navi dovranno altresì disporre di un registro delle acque di zavorra e di un Certificato Internazionale di Gestione delle Acque di Zavorra.

Lo standard di prestazione delle acque di zavorra verrà introdotto entro un certo periodo di tempo.

Occorrerà che la maggior parte delle navi installino un sistema a bordo per la trattazione delle acque di zavorra e l'eliminazione di organismi indesiderati.

Sono già disponibili più di 60 sistemi omologati.

"L'entrata in vigore è un buon passo avanti verso il chiarimento di quello con cui le navi avranno a che fare nel prossimo ed un po' più lontano futuro" afferma il consulente specialista in gestione delle acque di zavorra Jad Mouawad.

"Molte questioni restano aperte nel corso della fase di attuazione: come le rivisitate linee guida sull'omologazione saranno integrate nei termini di scadenza per l'aggiornamento, come gli armatori potranno scegliere strategicamente un sistema di trattamento delle acque di zavorra al fine di assicurare la conformità alle direttive della Guardia Costiera degli Stati Uniti (che non hanno ancora omologato un sistema di trattamento delle acque di zavorra), quali cambiamenti l'IMO apporterà al testo della convenzione al di là delle modifiche alla scadenza già concordate.

"L'immediata reazione alla ratifica in anticipo per noi è stato un repentino incremento delle richieste di studi di mercato e di fattibilità per gli armatori.

In breve, gli armatori ci stanno chiedendo quali sistemi dovrebbero acquistare, come realizzare una strategia di installazione sulla base delle loro date programmate per le ispezioni, dei bacini di carenaggio, eccetera.

Io raccomando che tutti gli armatori facciano questi compiti a casa prima di iniziare a comprare i sistemi".

La ICS guarda all'IMO per un chiarimento

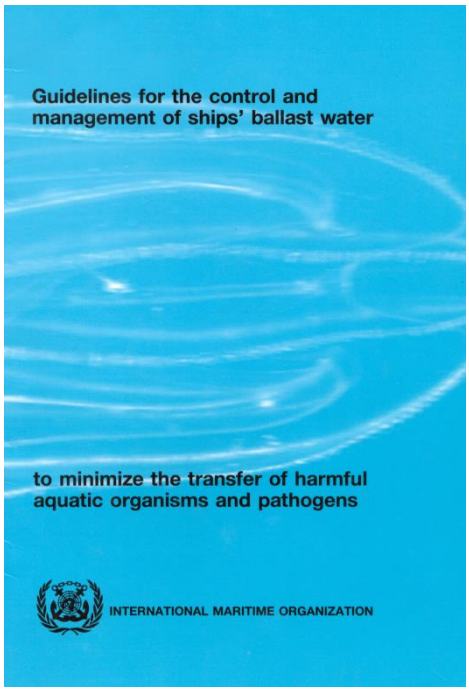
La ICS (International Chamber of Shipping) ribadisce che adesso è più essenziale che mai che gli stati membri dell'IMO portino a compimento la

revisione delle linee guida per l'omologazione del G8 per i sistemi di trattamento nella prossima sessione della Commissione per la Protezione dell'Ambiente Marino ad ottobre.

Esben Poulsson, presidente dell'ICS, afferma: "Dobbiamo assicurare che gli armatori possano avere un'assoluta fiducia che i costosi equipaggiamenti che presto dovranno installare siano efficaci nelle condizioni per il trattamento delle acque di zavorra in cui normalmente ci si imbatte nel corso delle operazioni in tutto il mondo e che siano ritenute del tutto conformi nel corso delle ispezioni del controllo portuale statale".

"La fissazione di una data d'implementazione definita, dopo così tanti anni di ritardo, almeno darà agli armatori un po' di quella certezza necessaria per prendere importanti decisioni riguardo a se installare il nuovo equipaggiamento obbligatorio per il trattamento o altrimenti iniziare ad inviare in anticipo le navi al riciclaggio" aggiunge Poulssen.

"Sfortunatamente, l'entrata in vigore del nuovo regime IMO non risolverà le estreme difficoltà che ancora esistono negli Stati Uniti".



L'ICS afferma che c'è ancora grande incertezza riguardo al più rigoroso regime di approvazione degli Stati Uniti per l'equipaggiamento destinato al trattamento, che aveva iniziato ad essere esecutivo a gennaio del 2014 (non facendo gli Stati Uniti parte della Convenzione IMO).

La normativa statunitense richiede che tutte le navi che scaricano acque di zavorra nelle acque degli Stati Uniti utilizzino un sistema di trattamento approvato dalla Guardia Costiera degli Stati Uniti.

Tuttavia, poiché nessun sistema è stato ancora approvato, alle navi cui già si richiede di conformarsi alla normativa USA deve essere già stato concesso di allungare le date di scadenza per l'installazione dei sistemi di trattamento richiesti o altrimenti di installare un AMS (sistema di gestione alternativo) accettato dalla Guardia Costiera, in pratica un sistema di omologazione ai sensi delle attuali linee guida dell'IMO.

Tuttavia, un AMS sarà accettato per essere operativo per soli cinque anni, dopo di che dovrà essere installato un sistema approvato dalla Guardia Costiera degli Stati Uniti.

Ma la Guardia Costiera non garantisce che successivamente un AMS ottenga la completa approvazione.

Di conseguenza, gli armatori che dovessero avere installato in buona fede un AMS, ad un costo oscillante fra 1 e 5 milioni di dollari USA per nave, potrebbero poi dover sostituire il sistema completamente dopo soli cinque anni.

"IL vicolo cieco negli Stati Uniti è una particolare preoccupazione per gli operatori che hanno installato sistemi ultra-violetti" osserva Poulsson.

L'ICS afferma che la situazione è stata complicata dall'annuncio della Guardia Costiera, alla fine dell'anno scorso, che non avrebbe accettato la metodologia utilizzata dagli altri stati membri dell'IMO di approvare sistemi di trattamento ultra-violetti nel valutare il numero degli organismi presenti nelle acque di zavorra trattate.

L'ICS pertanto lavorerà con gli stati membri dell'IMO allo scopo di convincere gli Stati Uniti dell'importanza di pervenire ad una soluzione pragmatica.

Altrimenti, una volta che la Convenzione IMO sarà entrata alla fine in vigore l'anno prossimo, il settore del trasporto marittimo dovrà affrontare un vero e proprio caos" afferma Poulsson.

INTERTANKO cautamente ottimista

La INTERTANKO sta avvisando i propri membri di restare attenti e cauti nei mesi a venire.

L'amministratrice delegata di INTERTANKO, Katharina Stanzel, commenta al riguardo: "L'entrata in vigore di una Convenzione internazionale che fornisce direttive a livello globale sarà sempre accolta favorevolmente dalla INTERTANKO e dal settore dello shipping internazionale.

In termini pratici questo sviluppo assicura agli armatori la certezza di una data stabilita ora in essere a partire dalla quale possono essere approntati i programmi per l'installazione e per i bacini di carenaggio.

Tuttavia, occorre compensare ciò con il fatto che l'IMO deve ancora terminare i propri lavori di esame e revisione delle linee guida sull'omologazione dei sistemi di gestione delle acque di zavorra".

Il direttore per l'ambiente di INTERTANKO, Tim Wilkins, aggiunge: "INTERTANKO ed i suoi partner del settore hanno spinto molto perché vi fossero procedure di omologazione più solide per i sistemi di gestione delle acque di zavorra", cosa che gli stati membri dell'IMO stanno ora valutando nel contesto di una completa revisione delle procedure.

Tuttavia, aggiunge ancora: "Anche se è probabile che le linee guida per l'omologazione rivisitate vengano adesso completate prima dell'entrata in

vigore della Convenzione, resta l'incertezza in ordine a quando un armatore sarà in grado di installare i sistemi di gestione delle acque di zavorra "di seconda generazione" attualmente in fase di collaudo ed approvati servendosi delle linee guida emendate.

Ci vorrà un ragionevole lasso di tempo prima che i produttori siano in grado di conseguire l'omologazione e di far sì che tali sistemi siano commercialmente disponibili.

Questo metterebbe alcuni armatori nella posizione di dover installare sistemi di gestione delle acque di zavorra "di prima generazione" con una spesa notevole che potrebbero non funzionare e/o non corrispondere gli obiettivi ambientali della Convenzione".

Ottimismo dei produttori

I produttori di equipaggiamenti sono contenti di queste notizie e Mark Kustermans, direttore mercato del produttore Trojan Marinex afferma: "Oggi la comunità marittima globale ha compiuto un passo avanti significativo nel contesto delle proprie iniziative finalizzate a mitigare la minaccia delle specie acquatiche invasive.

Questo esito è stato possibile con il contributo degli innumerevoli soggetti interessati di tutto il mondo che riconoscono l'impatto ambientale ed economico di questa minaccia e che continuano a lavorare per una regolamentazione globale che serva meglio il settore marittimo.

La Trojan Marinex ed i nostri partner sono decisi nel supporto a questi sforzi ed a quelli dei nostri clienti man mano che si va avanti".

Il produttore di equipaggiamenti DESMI afferma che la ratifica è un passo avanti di cui si sentiva molto il bisogno e che ora consentirà all'intero settore marittimo di iniziare a pianificare le azioni richieste al fine di conformarsi alla convenzione.

"Per davvero troppo tempo armatori, fornitori e regolatori hanno dovuto sopportare orizzonti temporali incerti, ma ora possiamo iniziare a programmare e guardare avanti.

La questione più importante che resta da risolvere ora è la recente decisione della Guardia Costiera di non accettare metodi di collaudo che sono accettati nel resto del mondo.

Questi metodi di collaudo sono decisivi per l'approvazione di importanti tecnologie come quella degli ultra-violetti, che attualmente detiene una quota di mercato di approssimativamente il 50%.

La comunità internazionale deve affrontare tale questione con la Guardia Costiera statunitense al fine di trovare una soluzione pragmatica al più presto possibile.

L'attuale situazione in cui un'amministrazione implementa le proprie regole e le mette in atto in un modo che collide con il resto del mondo non è sostenibile.

Il trasporto marittimo è un'attività globale che necessita di regole e normative uniformi a livello globale".

(da: maritime-executive.com, 8 settembre 2016)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

GLI OPERATORI MARITTIMI PRENDONO IN CONSIDERAZIONE LA NAVIGAZIONE AUTOMATIZZATA

"L'equipaggio al completo sul ponte" potrebbe diventare un ricordo del passato.

I progettisti navali, gli operatori di navi ed i legislatori si stanno preparando ad un futuro in cui le navi mercantili solcheranno i mari con un equipaggio minimo o addirittura assente.

I progressi nell'automazione ed un'ampia banda larga anche lontano dalla costa potrebbero annunciare il maggiore cambiamento nello shipping da quando i motori diesel hanno rimpiazzato il vapore.

Gli operatori navali ritengono che una maggiore automazione consentirà loro di ottimizzare l'uso delle navi, compresa la riduzione del consumo di carburante.

"Il vantaggio dell'automazione è un facilitatore di ulteriore efficienza in tutte e 630 le navi con le quali effettuiamo operazioni" afferma Palle Laursen, responsabile della gestione navi alla Maersk Line, una unità del gigante delle navi mercantili A. P. Møller-Maersk A/S.

Il produttore britannico di motori Rolls-Royce Holdings PLC è alla testa dell'iniziativa "Applicazioni avanzate nel trasporto via acqua autonomo" che coinvolge altre imprese ed università.

Essa prevede che le tecnologie da tempo utilizzate per migliorare le operazioni di linee aerea commerciali possano trasferirsi alle navi.

Il gruppo sta inoltre sfruttando le competenze tecniche relative alle automobili senza guidatore al fine di adattarle ad operazioni marittime automatizzate sicure.

Una futura nave senza equipaggio potrebbe assomigliare ai droni da combattimento più avanzati.

Essa potrebbe essere dotata di rivelatori all'infrarosso, telecamere ad alta risoluzione e sensori laser allo scopo di monitorare ciò che la circonda.

L'ampia raccolta di dati sarebbe trasmessa a centri di comando dove il personale farebbe poco più che monitorare l'avanzamento e far sì che la nave sia operativa alla velocità ottimale.

Il consorzio quest'anno ha completato uno studio che ha concluso che tali navi sono fattibili ed offrono risparmi.

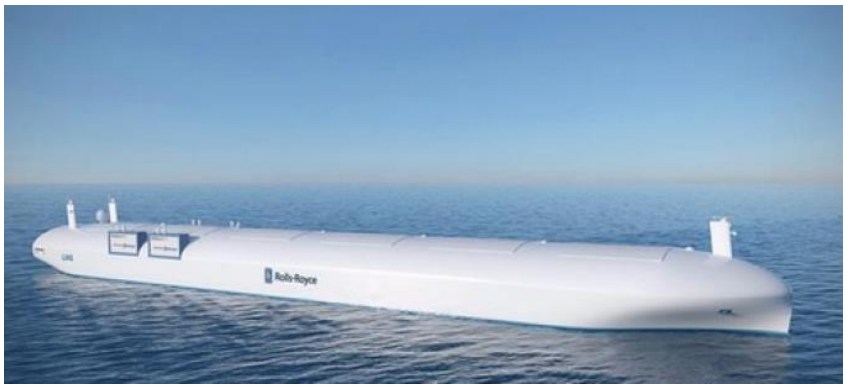
Oskar Levander, vicepresidente dell'innovazione presso l'unità marittima della Rolls-Royce, ha dichiarato che indirizzarsi verso una navigazione maggiormente autonoma e senza equipaggio potrebbe ridurre i costi del trasporto del 22%.

Gran parte di tale riduzione deriverebbe dai costi inferiori per il personale, sebbene tali navi possano essere anche più efficienti per quanto attiene il carburante mediante l'eliminazione della necessità di trasportare equipaggiamento a supporto della gente a bordo.

I primi passi si stanno già facendo.

Il traghetto Stella, utilizzato nel Baltico e le cui operazioni sono condotte dalla Finferries, è stato equipaggiato con una varietà di sensori fra cui laser e telecamere termiche per valutare se tali sensori possano consentire operazioni autonome.

Un passaggio critico verso le navi mercantili senza equipaggio controllate a distanza attive sui mari entro il 2030 e navi automatizzate entro il 2035 è la capacità di trasmettere grandi quantitativi di dati dalla nave a terra per assicurare operazioni sicure.



Per anni, la mancanza di una banda larga affidabile lo ha reso difficile.

Una nuova generazione di satelliti per le comunicazioni promette costi inferiori per la trasmissione di dati.

La società di servizi satellitari Inmarsat PLC ha varato quest'anno il proprio servizio Fleet Xpress al fine di assicurare una migliore connettività agli operatori navali.

Esso combina satelliti ad alta banda larga con una connessione più sicura allo scopo di garantire una fondamentale connettività per la sicurezza.

Ronald Spithout, presidente delle attività marittime della Inmarsat, afferma che la connessione permetterà agli operatori di monitorare i motori e le altre funzioni della nave più da vicino per consentire un'automazione migliorata.

La Rolls-Royce, che non è più affiliata al produttore di auto di lusso, scommette che la spinta verso navi più intelligenti risolleverà le fortune delle sue attività marittime in difficoltà.

Il prolungato calo dei prezzi del greggio ha comportato una repentina diminuzione della domanda di raffinati battelli d'altura.

Le vendite marittime della Rolls-Royce sono calate del 23% lo scorso anno dopo essere diminuite del 16% l'anno precedente quando i prezzi del petrolio avevano iniziato a scendere.

I prezzi del petrolio potrebbero recuperare ma la domanda di navi dorate utilizzate al servizio delle trivelle petrolifere e di gas al largo potrebbe non riprendersi mai, afferma Mikael Makinen, presidente della divisione marittima della Rolls-Royce.

La Rolls-Royce scommette che le navi intelligenti saranno un nuovo mercato di crescita.

La società è già in trattative con operatori che non ha voluto nominare per dare avvio a collaudi di navi più autonome.

La navigazione automatizzata, peraltro, si trova di fronte a delle barriere.

"C'è un'ampia gamma di problematiche legali nonché relative ad incolumità, sicurezza e navigazione da risolvere prima che navi portacontainer senza equipaggio possano essere prese in considerazione nella nostra flotta" ha detto Laursen della Maersk.

L'International Maritime Organization, la branca dell'ONU che sovrintende al trasporto marittimo globale, proibisce le operazioni navali senza equipaggio.

La Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare, nota come SOLAS, dispone che tutte le navi siano "dotate di un equipaggio sufficiente ed efficiente" afferma l'IMO.

Le regole sulla sicurezza personale erano apparse nel 1914 sulla scia dell'affondamento della RMS Titanic due anni prima, che aveva comportato la morte di oltre 1.500 passeggeri nel corso del viaggio inaugurale transatlantico della nave.

Le regole attuali, completate nel 1974, sono state adattate alle nuove tecnologie quali l'introduzione dei requisiti obbligatori per le carte elettroniche ed i sistemi di identificazione automatica delle navi.

I sostenitori di una maggiore autonomia sperano che le regole possano essere ulteriormente allentate.

D'altro canto, non è ancora chiaro come questioni relative alla sicurezza quali la pirateria e l'obbligo di aiutare le navi in difficoltà potranno essere affrontate in ordine a queste navi.

La portavoce dell'IMO Natasha Brown ha dichiarato che il gruppo di lavoro per la regolamentazione dei sistemi marittimi autonomi sponsorizzato dal governo britannico, istituito nel 2014, sta rivedendo la normativa al riguardo per proporre le potenziali modifiche.

James Fanshawe, presidente del gruppo di lavoro, afferma di sperare di convincere l'organizzazione internazionale a spianare la strada alle navi autonome prima della fine del decennio.

Il capitano Thanasis Apostolopoulos, responsabile degli equipaggi alla Springfield Shipping Co. con sede ad Atene nonché marinaio per 17 anni, sostiene che la deriva verso le navi senza equipaggio potrebbe essere inevitabile.

"Sarà un triste giorno per i marittimi quando ciò accadrà" ha detto.

(da: wsj.com, 31 agosto 2016)

STUDI E RICERCHE

NAVI EFFICIENTI FANNO RISPARMIARE MILIONI MA IL MERCATO NON RIESCE A PREMIARE GLI ARMATORI

Ricercatori dell'UCL (UCL Energy Institute) e della CWR (Carbon War Room) hanno confermato oggi che le navi caratterizzate da un'elevata efficienza progettuale lasciano milioni nelle tasche di coloro che devono pagare il carburante.

Tuttavia, il mercato spesso non riesce a ricompensare gli armatori di navi efficienti per mezzo di extra o di noleggi di favore.

Questo non aiuta l'impegno del settore nel far fronte alle problematiche comportate da un futuro a basso contenuto di carbonio e potrebbe rendere difficoltosa la normativa destinata a ridurre le emissioni complessive del settore.

Nell'ambito della ricerca più completa condotta sinora, la UCL ha studiato il ruolo dell'efficienza energetica nella concorrenza marittima mettendo assieme i dati sulle dinamiche di mercato ed i dati sui modelli navali operativi derivanti dall'AIS (Sistema di Identificazione Automatica).

La ricerca ha mostrato come le navi dotate di una più alta efficienza energetica, così come misurata secondo la Classificazione delle Emissioni di Gas Serra, fanno risparmiare più carburante in media di quanto potrebbe indicare il solo modello progettuale.

Ciò significa, ad esempio, che nel 2012 la differenza dei costi del carburante fra una nave Capesize classificata B ed una classificata F è, in media, di 5.500 dollari USA al giorno, ovvero di circa 1,5 milioni di dollari USA all'anno: una differenza maggiore di quanto si potesse prevedere in base al modello progettuale.

Malgrado ciò, non sembra che navi efficienti stiano a significare ricompense di rilievo per altri che non siano coloro che pagano il carburante.

Nel mercato del noleggio a tempo, sembra che i noleggiatori abbiano raccolto i frutti quando hanno scelto navi caratterizzate da una elevata classificazione in ordine alle emissioni di gas serra, ma gli armatori di navi efficienti non ne condividono i vantaggi.

Secondo lo studio, in media dovrebbe esserci un risparmio sul carburante per i noleggiatori che scelgono navi classificate in alto per quanto attiene le emissioni di gas serra.

A parità di condizioni, c'è un incentivo per i noleggiatori a noleggiare navi dotate di una buona classifica.

Tuttavia, malgrado la consistenza di questi risparmi, il mercato inoltre non dà incentivi agli armatori di navi efficienti mediante premi che riflettano il risparmio sui costi del carburante dei noleggiatori.

Gli armatori del mercato dei noleggi a tempo che scelgono di migliorare l'efficienza della propria flotta investendo nelle relative tecnologie non ravvisano ritorni dai prezzi o dai noleggi di favore.

Ciò significa che nei mercati odierni ci sono pochi incentivi finanziari affinché altri armatori seguano il loro esempio.

UCL ENERGY INSTITUTE

James Mitchell, associato della Carbon War Room, commenta: "Prima del crollo del mercato nel 2008 avevamo assistito all'erogazione di premi di efficienza nel mercato di noleggio a tempo delle Panamax.

Quei premi erano scomparsi in concomitanza del crollo, malgrado costi del carburante e risparmi sul carburante alti a livello di record per gli armatori ed i noleggiatori di navi efficienti".

"Questi risultati sono un problema per il settore, per il suo modello imprenditoriale, e per la possibilità che i mercati possano essere attrezzati per aiutare lo shipping a far fronte alle sfide comportate da un'economia a basso contenuto di carbonio".

Ma, afferma Mitchell, "informazioni di mercato solide e trasparenti offrono l'opportunità di risolvere questa sfida.

Gli armatori, sapendo che navi più efficienti presentano un vantaggio finanziario, possono utilizzare i dati ad accesso libero disponibili sul sito www.shippingefficiency.org a supporto dei propri negoziati.

Per di più, spiega Mitchell: "Dati trasparenti in ordine all'efficienza operativa contribuirebbero altresì a rimettere in equilibrio le dinamiche di potere nel corso delle trattative, consentendo a tutte le parti di trarre profitto dall'efficienza".

Mentre i noleggiatori possono svolgere un ruolo ricompensando gli armatori che li aiutano a risparmiare carburante, i finanziatori hanno il potere di decidere quali navi costruire o conservare e quali no.

Le banche che prendono decisioni relative agli investimenti dovrebbero considerare come calcolare l'efficienza nel proprio processo decisionale in modo che essa possa apportare vantaggi a tutte le parti, così come all'ambiente.

Mark Clinworth, responsabile per lo shipping della Banca Europea degli Investimenti commenta: "I finanziatori sono in una posizione chiave per rimodellare la composizione della flotta marittima mondiale mediante le proprie decisioni di investimento oggi ed in futuro.

Poiché il trasporto marittimo è un fattore fondamentale dello sviluppo economico sostenibile, questa ricerca rappresenta un primo decisivo passo al fine di identificare come le istituzioni finanziarie marittime possano prepararsi ad un futuro redditizio a basso contenuto di carbonio e contribuire a modellarlo".

Tristan Smith, dell'UCL Energy Institute, commenta: "L'International Maritime Organization è sempre più sotto pressione affinché attui politiche che riducano le emissioni complessive del settore.

Tuttavia, questa ricerca dimostra che le carenze del mercato presentano notevoli difficoltà ai fini della realizzazione delle riduzioni di emissioni".

Smith afferma che "ciò indica che gli strumenti politici che hanno contribuito al miglioramento di altri settori, quali i prezzi del carbonio o gli oneri sul carburante, avrebbero un impatto assai minore se venissero applicati allo shipping a meno che non ci si occupi di queste osservate carenze del mercato".

Spiega Smith: "Questo accade perché queste politiche funzionano mediante l'enfatizzazione delle attuali dinamiche di mercato che premiano l'efficienza e noi non ravvisiamo al momento quelle dinamiche nello shipping".

"Questa situazione dimostra anche la potenza dei dati e delle analisi" dice Smith.

"Nuove politiche che ridurranno le emissioni complessive del settore.

Sono state conseguite nuove intuizioni utilizzando i dati dell''AIS unitamente ai dati del mercato e hanno rivelato un eccellente potenziale per il progresso e la rifinitura dei metodo sviluppati allo scopo di migliorare ulteriormente la nostra comprensione dei mercati marittimi".

Il rapporto della ricerca completa può essere scaricato dal sito:

www.shippingefficiency.org/resources

La CWR e l'UCL stanno attualmente collaborando in ordine ad ulteriori studi relativi alle dinamiche del mercato.

L'attenzione della loro prossima ricerca riguarda la comprensione dei rischi delle immobilizzazioni incagliate nell'ambito dei futuri mercati marittimi con limitazioni al carbonio, le quali probabilmente esisteranno nel corso della vita delle navi finanziate oggi.

(da: cargobusinessnews.com, 30 agosto 2016)

TECNOLOGIA INFORMATICA

PIATTAFORMA ONLINE COLLEGA I FORNITORI EUROPEI DI SERVIZI DI LOGISTICA ELETTRONICA CON I VENDITORI SU INTERNET

Una piattaforma online gratuita finalizzata a collegare i fornitori europei di logistica elettronica con le PMI di vendita al dettaglio su internet è pronta ad andare in scena dopo il suo varo ufficiale in Lussemburgo.

La DeliverInEurope.eu, che ha ottenuto finanziamenti dal COSME (il programma dell'Unione Europea per la competitività delle imprese e delle piccole e medie imprese) ha dichiarato che essa "consente ai dettaglianti su internet che spediscono merci in Europa di trovare i fornitori di servizi di logistica elettronica più adatti a loro, che si tratti di consegne, logistica o tecnologia della filiera distributiva".

Il fondatore Stéphane Tomczak, che lavora allo sviluppo della piattaforma dall'inizio dell'anno, commenta: "DeliverInEurope è finalizzata ad aiutare i 500.000 dettaglianti online che inviano colli in Europa e che pertanto utilizzeranno la piattaforma al fine di reperire i fornitori europei di e-logistica, 3.000 dei quali oggi sono stati identificati".

Aggiunge poi: "La DeliverInEurope è stata scelta dalla Commissione Europea per implementare una piattaforma online al fine di collegare meglio la domanda e l'offerta nella logistica elettronica europea.

È una delle priorità della Commissione quella di conseguire un Mercato Digitale Unico.

Migliorare la trasparenza nella consegna transfrontaliera di colli e rispondere alle dimensioni di e-logistica di questa problematica è il motivo per cui la piattaforma è stata varata".

Le pagine "fornitori" della piattaforma – ogni impresa è responsabile di ciò che vi immette – conterranno informazioni comprendenti la descrizione del servizio, la disponibilità geografica ed i prezzi, così come i dettagli sui contatti, l'ubicazione della sede centrale europea, il fatturato ed i riferimenti del dettagliante su internet.

I dettaglianti online saranno in grado di cercare criteri quali il profilo della spedizione, la direttrice di traffico, la categoria del prodotto ed i servizi di e-logistica richiesti.

Essi inoltre potranno accedere alle informazioni relative al mercato, compreso uno scambio di messaggi online sulla logistica elettronica, alle statistiche ed agli approfondimenti essenziali, alle tariffe di riferimento basate su input anonimo di dettaglianti aggregati, nonché a specifiche informazioni per ciascun segmento di servizio.

Un fattore in più di valore aggiunto deriva da uno strumento di approvvigionamento elettronico per gestire il canale di comunicazione con i fornitori.

(da: lloydsloadinglist.com, 13 settembre 2016)

REEFER

IL TRASPORTO MARITTIMO REFRIGERATO È UNO DEI POCHISSIMI MERCATI IN CRESCITA VISTO CHE LE ATTIVITÀ CONTAINERIZZATE PER CARICHI SECCHI SI CROGIOLANO

Il trasporto marittimo reefer ha avuto prestazioni migliori di quello inerente ai carichi secchi nella prima metà del 2016, finendo per essere uno dei pochi mercati in crescita in quella che promette di essere una delle peggiori annate di perdite per il trasporto marittimo containerizzato globale.

I dati raccolti da gennaio a giugno dalla ditta di consulenze Seabury mostrano come i carichi refrigerati abbiano accumulato 163.000 TEU in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

Gli alimentari freschi si sono incrementati del 7% e quelli congelati del 4%.

"Unitamente alle sostenute esportazioni latino-americane, la crescita globale dei carichi reefer containerizzati è stata, in gran parte, indotta dalle importazioni in rapida crescita di carni alla volta della Cina" afferma Ronald Veldman, analista delle attività marittime alla Seabury.

Rivolgendosi ai partecipanti alla *Cool Logistics Asia*, svoltasi a Hong Kong il 7 settembre, Veldman ha detto che la Cina e gli Stati Uniti sono stati i principali promotori della crescita dal punto di vista delle importazioni, mentre a livello mondiale le derrate dalla crescita più rapida sono state la carne suina congelata, con 68.000 TEU in più, le banane con 25.000 TEU in più e gli agrumi con 15.000 TEU in più.

"Ci sono stati più vincitori che perdenti nei traffici refrigerati" ha dichiarato Veldman.

"La domanda in crescita nel Nord e Sud-Est asiatico è responsabile della maggior parte dei traffici refrigerati in più, mentre pochi paesi hanno visto diminuire le proprie importazioni finora nel 2016".

Ad esempio, la Cina e Hong Kong assieme hanno sperimentato un incremento del 20% delle importazioni di deperibili surgelati, raggiungendo complessivamente i 79.000 TEU.

In Giappone, dove il governo sta prestando particolare attenzione al trasporto marittimo refrigerato quale metodo per dare impulso alle esportazioni agricole nazionali, le importazioni di surgelati e deperibili hanno raggiunto i 10.000 TEU, con un aumento del 4%.

Anche il Sud-Est asiatico ha sperimentato una crescita sostenuta delle importazioni reefer, con le Filippine in aumento del 17% sino a 10.000 TEU, la Tailandia in rialzo del 18% sino a 10.000 TEU e Taiwan in aumento del 16% sino a 7.000 TEU.

Rispetto alle direttrici di traffico interasiatiche, Veldman afferma che gli alimentari freschi sono davanti agli deperibili, con "derrate quali le cipolle, l'aglio e la frutta in notevole crescita nel corso degli ultimi cinque anni, essendo state anche quelle a cui imputare quasi il 70% della crescita complessiva dei traffici di prodotti deperibili".

I dati della Seabury relativi al periodo 2010-2015 mostrano come dei 283.000 TEU reefer aggiunti nell'ambito interasiatico, le cipolle e l'aglio hanno rappresentato 45.000 TEU, le carni 54.000 TEU e, forse il dato più significativo, la frutta 77.000 TEU.

"La quota in aumento della frutta porta a modelli di traffico più stagionali, dal momento che la frutta normalmente segue modelli di rendimento più stagionali rispetto a quelli della verdura e, specialmente, dei prodotti surgelati come le proteine.

Questo sta creando nuove opportunità nell'ambito del mercato interasiatico" sostiene Veldman.

Nel contempo, l'India potrebbe sperimentare un mercato reefer particolarmente sostenuto nel giro dei prossimi cinque anni.

Secondo Veldman, con 0,03 TEU ogni 1.000 abitanti, l'India importa di gran lunga meno deperibili pro capite della media globale o rispetto ai mercati emergenti.

Ad esempio, la Cina importa 0,6 TEU ogni 1.000 persone, gli Stati Uniti 1 TEU e l'Unione Europea 1,2 TEU.

"Le importazioni indiane potrebbero comportare un'aggiunta significativa alla domanda globale entro il 2020.

Ad esempio, se l'India conseguisse metà della percentuale delle importazioni di deperibili rispetto alle dimensioni della popolazione della Cina entro il 2020 (0,3 TEU ogni 1.000 abitanti), i traffici di prodotti deperibili a livello globale aumenterebbero approssimativamente di 300.000 TEU in più rispetto a quanto attualmente previsto".

(da: theloadstar.co.uk, 7 settembre 2016)

IN CALENDARIO

15/09/16 - 16/09/16	Accra	4th Annual Africa Port & Rail Expansion Summit
18/09/16 - 21/09/16	Genova	IUMI Annual Conference 2016
21/09/16 - 22/09/16	Londra	9th Arctic Shipping Summit
21/09/16 - 23/09/16	Santa Cruz, Tenerife	Seatrade Cruise Med 2016
22/09/16 - 23/09/16	Sri Lanka	11th Southern Asia 2016
30/09/16 - 30/09/16	La Spezia	Italian Cruise Day
03/10/16 - 06/10/16	La Valletta	Malta Maritime Summit 2016
05/10/16 - 05/10/16	Londra	9th Annual Shipping, Marine Services & Offshore Forum
11/10/16 - 14/10/16	Venezia	GreenPort Cruise - GreenPort Congress
16/10/16 - 18/10/16	Lisbona	World Coal Leaders Network 2016
17/10/16 - 21/10/16	Paris Le Bourget	Euronaval 2016
23/10/16 -26/10/16	Abu Dhabi	Breakbulk Middle East 2016
24/10/16 -24/10/16	Dubai	The Maritime Standard Awards 2016
25/10/16 - 27/10/16	Copenhagen	Danish Maritime Fair 2016
25/10/16 - 26/10/16	Abu Dhabi	NATRANS Expo 2016
26/10/16 - 28/10/16	Abu Dhabi	Overseas Project Cargo Association 3rd Annual
26/10/16 - 27/10/16	Jeddah	12th Trans Middle East 2016
02/11/16 - 02/11/16	Londra	6th Annual Shipping & Offshore CSR Forum
15/11/16 - 17/11/16	Rotterdam	Intermodal Europe 2016
15/11/16 - 17/11/16	Rotterdam	Transport & Logistics 2016
16/11/16 - 18/11/16	Istanbul	Logitrans 2016
17/11/16 - 18/11/16	Mombasa	16th Intermodal Africa 2016
20/11/16 - 23/11/16	Dubai	3rd International Conference on Coastal Zone Engineering and Management in the Middle East (Arabian Coast 2016)
23/11/16 - 24/11/16	Budapest	Translog Connect 2016
23/11/16 - 25/11/16	Jakarta	MARINTEC INDONESIA 2016
05/12/16 - 07/12/16	Dammam	Saudi Transtec 2016
07/12/16 - 09/12/16	Guangzhou	INMEX China 2016

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.