

# Notiziario

30 Novembre 2016

*Link road, rail, sea!*

Council Of Intermodal Shipping Consultants

**ANNO XXXIV**  
**Numero del 30 novembre 2016**

**PORTI**

TIMORI PER LO STATUS DI HONG KONG QUALE PRIMARIO PORTO HUB NEL CASO CHE I CINESI DOVESSERO ALLENTARE LE REGOLE SUL CABOTAGGIO ..... Pag. 2

**TRASPORTO MARITTIMO**

LA THE ALLIANCE SARÀ IL PROSSIMO NUOVO RAGGRUPPAMENTO DI TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO A SVELARE I SERVIZI IN PROGRAMMA..... " 5

**TRASPORTO FERROVIARIO**

LA GERMANIA PROGRAMMA DI VIETARE I TRENI MERCI RUMOROSI DOPO IL 2020 ..... " 8

**TRASPORTO STRADALE**

STUDIO SULL'AUTOTRASPORTO MERCI DELL'UNIONE EUROPEA METTE IN EVIDENZA "INSOSTENIBILI" DIVARI DI COMPETITIVITÀ ..... " 10

**TRASPORTO INTERMODALE**

NAVETTE DI TRASPORTO MERCI DI EUROTUNNEL DA RECORD ..... " 15

**LOGISTICA**

TECNOLOGIE DI TRASFORMAZIONE NELLA LOGISTICA ..... " 17

**STUDI E RICERCHE**

CHE COSA RISERVA IL FUTURO PER LO SHIPPING? ..... " 24

**IN CALENDARIO** ..... " 31

**30 novembre 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

### **TIMORI PER LO STATUS DI HONG KONG QUALE PRIMARIO PORTO HUB NEL CASO CHE I CINESI DOVESSERO ALLENTARE LE REGOLE SUL CABOTAGGIO**

Lo status di Hong Kong quale primario porto hub containerizzato potrebbe subire un duro colpo se la Cina continentale dovesse ulteriormente attenuare le regole sul cabotaggio.

Un nuovo rapporto pubblicato dall'autorevole HSMC (Hang Seng Management College) afferma che il quinto maggior porto del mondo potrebbe perdere qualcosa come 2,4 milioni di TEU di traffici di trasbordo ovvero il 14% dei propri risultati produttivi se le regole sul cabotaggio della Cina, consentendo alle navi battenti bandiera estera di trasportare carichi nazionali fra i porti cinesi, venissero del tutto allentate.

Attualmente, solo alle navi registrate in Cina o battenti bandiera cinese è permesso di effettuare il trasporto marittimo di carichi fra porti cinesi: alle navi appartenenti a stranieri o battenti bandiera estera non è consentito di caricare un container in un porto continentale e di scaricarlo in un altro.

Ai sensi della politica "Un paese, due sistemi", Hong Kong non viene considerato come un porto cinese ed è esentato dal cabotaggio.

Di conseguenza, esso da sempre trae vantaggio da grandi volumi di trasbordo, che hanno rappresentato il 70% dei risultati produttivi del porto nel 2015 pari a 20 milioni di TEU.

"Di questi contenitori, poco più della metà trasportavano spedizioni interasiatiche, compresi i carichi di cabotaggio di navi straniere che avrebbero potuto essere movimentati nei porti del continente" afferma lo HSMC.

Le regole sul cabotaggio, tuttavia, potrebbero accingersi a cambiare.

Nel 2013, Shanghai ha varato la sua Zona Franca Pilota e le autorità locali hanno tranquillamente iniziato a consentire alle navi battenti bandiera estera, ma appartenenti a cinesi, di effettuare trasporti marittimi costieri fra porti del continente.

Il ministero dei trasporti cinese in seguito ha annunciato che la politica ufficiale è quella di attenuare il cabotaggio a Shanghai.

“La preoccupazione è che se essi dovessero continuare ad allentare le regole e a consentire ad altri porti di farlo, il passo successivo sarebbe quindi quello di permettere alle navi appartenenti a stranieri di fare scalo” spiega Lawrence Leung, preside della scuola di scienze delle decisioni dello HSMC.

Secondo lo HSMC, porti di primo piano come Qingdao, Ningbo e Guangzhou stanno effettuando decise azioni di lobby al fine di ottenere l'esenzione dal cabotaggio.

Leung afferma che l'ulteriore allentamento delle regole dipenderebbe da fattori politici, che per loro natura sono difficili da verificare.



“Io non ho una sfera di cristallo, ma è certamente possibile.

Dipende da una varietà di cose e dalla possibilità che coloro che prendono le decisioni ne ravvisino l'impatto sull'economia.

Ma in teoria una modifica della normativa potrebbe

avvenire in qualsiasi momento”.

Il rapporto dello HSMC mostra che nel 2014 nel settore logistico erano impiegate 750.000 persone.

La logistica costituisce il 20% dell'occupazione complessiva ed il 25% del PIL di Hong Kong.

“L'impatto economico a breve termine consiste nella perdita immediata di risultati produttivi, che si traduce in perdite di posti di lavoro.

Ma l'impatto a lungo termine probabilmente è di gran lunga più preoccupante” dichiara Leung.

“Hong Kong è un porto hub e per esserlo c'è bisogno di un certo livello di opportunità di collegamento.

L'allentamento delle regole probabilmente significherebbe la perdita di collegamenti e perciò la capacità di funzionare quale porto hub” ha aggiunto.

Leung afferma che da quando la crescita della produzione nell'ambito del Delta del Fiume delle Perle ha rallentato, i porti locali starebbero collaborando per

competere meglio con le altre porte d'accesso come Shanghai e Singapore che non devono affrontare la stessa concorrenza interna per i carichi.

Lo studio è un altro promemoria della debolezza delle attività containerizzate di Hong Kong, che hanno assistito ad una notevole riduzione dei volumi negli ultimi anni.

Il porto ha movimentato 14,1 milioni di TEU nei primi nove mesi di quest'anno, in ribasso dell'8,5% da un anno all'altro, mentre i risultati sono diminuiti di oltre 2 milioni nel 2015 sino a 20,1 milioni di TEU.

*(da: theloadstar.co.uk, 23 novembre 2016)*

## TRASPORTO MARITTIMO

### **LA THE ALLIANCE SARÀ IL PROSSIMO NUOVO RAGGRUPPAMENTO DI TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO A SVELARE I SERVIZI IN PROGRAMMA**

La THE Alliance – formata da Hapag-Lloyd, K Line, MOL, NYK e Yang Ming – ha annunciato la propria rete pro forma delle direttrici di traffico est-ovest per aprile del prossimo anno.

L'annuncio fa seguito alla pubblicazione la settimana scorsa da parte del raggruppamento rivale Ocean Alliance ed alle notizie secondo cui le divisioni containerizzate dei raggruppamenti di trasporto marittimo giapponesi potrebbero fondersi.

La THE Alliance ha detto che il suo prodotto, che è in attesa di approvazione a norma di legge, sarà caratterizzato da "rapidi tempi di viaggio, un'ampia copertura portuale e l'impiego di navi moderne ed efficienti al massimo".

Afferma l'alleanza: "La nostra nave migliore per il concetto del circuito ed il nostro modello di servizio navetta dedicato rappresentano la base di uno dei prodotti più competitivi disponibili nel mercato".

La THE Alliance intende offrire 31 servizi in tutti i traffici est-ovest, impiegando 240 navi su 75 porti in Asia, Nord Europa, Mediterraneo, Nord America e Medio Oriente.

La rete sarà caratterizzata da cinque circuiti Asia-Nord Europa, rispetto ai sei proposti dalla Ocean Alliance, e da tre allacciamenti dall'Asia al Mediterraneo, uno in meno del suo rivale.

Tuttavia, secondo Alphaliner, la THE Alliance sarà il più piccolo dei tre raggruppamenti strutturati su accordi di condivisione delle navi fra Asia ed Europa, con una quota di capacità di approssimativamente il 28%, dedotta la quota antecedente il fallimento della Hanjin Shipping e partendo dal presupposto che venga completata la fusione fra Hapag-Lloyd e UASC.

Ci si aspetta che la 2M + Hyundai (HMM) e la Ocean Alliance detengano ciascuna una quota di mercato del 35% circa.

Per quanto riguarda il transpacifico, la THE Alliance starà dietro alla quota di mercato di capacità del 39% della Ocean Alliance, mentre il suo 28% starà davanti al 19% della 2M + HMM.

La THE Alliance ha altresì pubblicato il proprio "piano di base" delle rotazioni portuali per i 31 servizi, affermando che "terrà informato il mercato circa ulteriori passi e le rotazioni di servizio definitive e più precise".

Infatti, un certo numero di circuiti specificano solo gli scali per paese o per hub regionale, cosa che suggerisce come le trattative con i terminal debbano essere ancora concluse.

Ad esempio, i cinque circuiti Asia-Nord Europa, denominati FE1-FE5, sono tutti quanti caratterizzati da scali nel Regno Unito e per gli allacciamenti Asia-Mediterraneo: questo significa semplicemente gli hub del Medio Oriente e del sud-est asiatico.

Ciò indica che l'annuncio da parte della Ocean Alliance la settimana scorsa ha obbligato la THE Alliance a scoprire le proprie carte, oppure a rischiare di perdere slancio nella battaglia delle tre alleanze l'anno prossimo.



Un altro fattore potrebbe essere costituito dalla fusione delle linee di navigazione giapponesi subito dopo la rovina della Hanjin, che ha dovuto essere seguita da una favorevole dichiarazione d'intenti da parte del raggruppamento riveduto e corretto.

Inoltre, la Hapag-Lloyd annuncerà i propri risultati del terzo trimestre il 14 novembre e senza dubbio ha voluto aggiungere qualche notizia positiva prima di quelli che verosimilmente sono stati tre mesi di scarsi traffici.

Nel contempo, il porto di Felixstowe dovrebbe essere contento del programma pro forma della Ocean Alliance, che gli dà tre scali, in aggiunta ai quattro dell'attuale rete 2M.

Ciò che chiaramente dev'essere ancora deciso dalla THE Alliance è come molti dei cinque servizi settimanali scaleranno i terminal del Regno Unito a Southampton, Felixstowe o London Gateway, che deve ancora attirare un servizio di linea asiatico programmato, ma che ha tranquillamente visto crescere i volumi e ha sperimentato la movimentazione di navi negli ultimi mesi.

Da quando la congestione negli ormeggi ed a terra in estate a Felixstowe ha fatto sì che il suo maggior cliente, la MSC, minacciasse di dirottare altrove alcuni dei propri servizi, il London Gateway ha movimentato un numero sempre maggiore di dirottamenti ad hoc da parte dei vettori clienti di Felixstowe.

Fra loro c'è il circuito FAL23/AEC8/NE9 Ocean 3 le cui operazioni sono gestite rispettivamente da CMA CGM, UASC e Cosco, del quale si dice che stia estendendo i suoi due scali al mese programmati al London Gateway sino alla metà di aprile del 2017.

*(da: theloadstar.co.uk, 8 novembre 2016)*



## TRASPORTO FERROVIARIO

### LA GERMANIA PROGRAMMA DI VIETARE I TRENI MERCI RUMOROSI DOPO IL 2020

Il ministro tedesco dei trasporti e delle infrastrutture digitali Alexander Dobrindt ha varato un disegno di legge finalizzato a vietare le operazioni dei carri merci che vengano ritenuti troppo rumorosi.

Se approvata, la normativa dovrebbe entrare in vigore dopo la fine del 2020.

La tedesca Pro-Rail Alliance ha accolto favorevolmente l'iniziativa.

"È importante che questa legge finalmente apporti sollievo alla gente afflitta dal rumore che vive nei pressi delle linee ferroviarie" afferma Dirk Flege, direttore generale dell'alleanza.

"La Pro-Rail Alliance da anni si è impegnata ai fini dell'aggiornamento totale del parco di carri merci ferroviari allo scopo di ridurre il livello del rumore e supporta l'obiettivo di dimezzare il rumore ferroviario entro il 2020" dichiara Flege.



L'alleanza ritiene che la normativa fosse necessaria da lungo tempo perché i

proprietari tedeschi di carri merci, che hanno investito notevolmente nell'ammodernamento di freni a basso rumore, richiedono la certezza del diritto.

"Un rigoroso ed inequivocabile divieto dei carri merci rumorosi in Germania è l'auspicio del settore ferroviario" afferma Flege.

Tuttavia, l'alleanza critica le esenzioni previste nel disegno di legge finalizzate ad evitare i conflitti con la normativa dell'Unione Europea.

Sebbene vi sia un divieto generale relativo ai carri merci rumorosi, potrebbe essere loro consentito di effettuare operazioni in circostanze eccezionali mediante una limitazione della loro velocità.

“Il disegno di legge cerca di conseguire una riduzione del rumore che grava sui residenti locali senza entrare in conflitto con i regolamenti dell’Unione Europea” dichiara Flege.

“Si tratta di un atto di bilanciamento che potrebbe avere effetti collaterali spiacevoli.

I limiti di velocità dei treni merci con carri rumorosi ridurranno le emissioni acustiche ma causeranno intasamenti sulla rete”.

L’alleanza teme che questo renderebbe inefficiente il trasporto merci ferroviario, in particolare sulle trafficate linee principali, a vantaggio del trasporto merci stradale, che a detta dell’alleanza già gode di vantaggi politici.

“Naturalmente, l’intento delle politiche di riduzione del rumore non può essere quello di comportare uno spostamento delle merci sui camion, incrementando il livello del rumore sulle strade” sostiene Flege.

L’alleanza vorrebbe che il ministero dei trasporti riesaminasse seriamente le esenzioni.

“Un chiaro divieto dei carri merci rumorosi senza regole assai complesse in ordine alle esenzioni, che senza dubbio svantaggiano il trasporto merci ferroviario, sarebbe la soluzione migliore” afferma Flege.

“Se i regolamenti dell’Unione Europea volessero dire che i legislatori tedeschi non possono escludere del tutto i carri rumorosi dalla rete ferroviaria tedesca, il ministero dei trasporti dovrebbe includere altri provvedimenti allo scopo di dissuadere effettivamente l’uso di carri merci rumorosi senza ritrovarsi con treni lenti che congestionano il sistema”.

Un’idea sarebbe quella di imporre un tributo oltre agli oneri di accesso ai binari per coloro che effettuano operazioni con treni merci lenti, che terrebbe conto del lavoro straordinario richiesto per mettere a punto l’orario.

“Allo stesso tempo, il governo tedesco dovrebbe battersi per un divieto a livello di tutta l’Unione Europea dei carri merci ferroviari rumorosi dopo il 2020, eliminando la necessità di complicate regole nazionali di esenzione”.

*(da: railjournal.com, 18 novembre 2016)*

## TRASPORTO STRADALE

### **STUDIO SULL'AUTOTRASPORTO MERCI DELL'UNIONE EUROPEA METTE IN EVIDENZA "INSOSTENIBILI" DIVARI DI COMPETITIVITÀ**

Uno studio comparativo delle condizioni di occupazione e dei salari dei camionisti internazionali in 15 paesi europei ha messo in evidenza enormi disparità fra i costi operativi che suggeriscono come l'armonizzazione delle condizioni operative e della competitività degli autotrasportatori in tutta l'Unione Europea sembri essere più lontana che mai.

Lo studio, intrapreso dall'agenzia francese di ricerca e raccolta dati sul trasporto merci stradale CNR (Comité National Routier), tiene conto delle condizioni dell'occupazione e dei salari dei camionisti, compresi gli stipendi, i contributi di sicurezza sociale, le indennità di viaggio, i tempi di guida e le ore di lavoro.

Lo studio rivela che, nel suo insieme, il divario dei costi in termini di personale alla guida è enorme.

"La stessa guida oraria sullo stesso camion sulla stessa strada con le stesse merci può costare 8 o 33 euro all'ora a seconda che il camionista sia dipendente di un'impresa bulgara e di un'impresa belga" si legge nel rapporto.

Il costo complessivo annuo di un camionista internazionale nell'Unione Europea spazia dai 16.000 euro per un camionista bulgaro ai 56.000 euro per un camionista belga.

"Dal punto di vista degli autisti, che s'incontrano nelle aree di sosta dei camion, queste sono più che mere cifre" aggiunge il rapporto.

"L'Europa che essi percepiscono non è quella della solidarietà sociale, bensì quella della competitività".

Continua poi: "Un divario nella competitività di queste dimensioni non può esistere in un mercato.

Possiamo solo confermare il teorema elaborato dall'economista francese Michel Albert, che essenzialmente avvisa che qualsiasi attività con sede in un paese con un elevato livello di vita che impiega principalmente una forza-lavoro con scarse competenze è votata al fallimento oppure deve spostare le proprie operazioni altrove".

L'espansione dell'Unione Europea e l'introduzione dei diritti di "cabotaggio" (trasporto nazionale) limitati per gli operatori di trasporto internazionale nel settore dell'autotrasporto europeo hanno fatto sì che le ditte di trasporto con sede in paesi dai costi elevati come l'Italia, il Belgio e la Francia fossero buttate fuori dallo spazio internazionale nel corso del passato decennio.

Il rapporto nota che il mercato è divenuto iperconcentrato attorno a diversi paesi, con la Polonia da sola a disporre di una quota del 25% del mercato dell'Unione Europea mentre i trasportatori provenienti da paesi come la Lituania, la Romania, la Repubblica Ceca, l'Ungheria e la Slovacchia sono emersi quali importanti soggetti.

Ai sensi delle regole dell'Unione Europea sul "cabotaggio", le ditte straniere hanno il diritto di effettuare un massimo di tre operazioni di trasporto nazionale in un periodo di sette giorni, subito dopo l'effettuazione di un'operazione internazionale.



Sebbene vi siano stati piani finalizzati ad aprire completamente il mercato del cabotaggio dell'Unione Europea, questo continua ad incontrare una notevole opposizione, in particolare da parte dei paesi dell'Europa occidentale dove i salari sono alti.

A maggio del 2013, la Commissione Europea si è inchinata alle pressioni da parte delle federazioni del trasporto stradale e ha accantonato piani per introdurre uno schema di cabotaggio senza limitazioni in tutta l'Unione Europea dal 2014.

"Stando così le cose in termini di relazioni inerenti alla concorrenza, se il mercato europeo del cabotaggio venisse aperto negli anni a venire, non sbaglieremmo a dire che le stesse cause condurrebbero agli stessi effetti" afferma il rapporto.

Esso sostiene che gli obiettivi fissati nei trattati costitutivi dell'Unione Europea nel senso di "addivenire ad una armonizzazione sociale mediante il miglioramento e mantenerla" e di porre regole uguali per tutti in termini di condizioni concorrenziali in Europa sono ancora al livello di lavori in corso, quanto meno nel settore dell'autotrasporto merci europeo.

"Per un numero significativo di stati membri dell'Unione Europea, l'attuale situazione nel mercato unico dell'autotrasporto merci internazionale è pertanto insostenibile" aggiunge lo studio.

La Francia e la Germania negli ultimi anni hanno cercato di proteggere i propri operatori di trasporto merci su strada mediante l'introduzione di varie disposizioni sui salari minimi, compresi gli autotrasportatori internazionali in transito, sebbene questi ultimi siano stati ostacolati da altri paesi dell'Unione Europea.

A febbraio del 2015, il governo tedesco aveva sospeso l'applicazione della normativa introdotta il mese precedente che aveva imposto il salario minimo del paese ai trasportatori internazionali in transito in Germania.

La misura era intesa a combattere il "dumping" sui salari nel settore dell'autotrasporto merci in Germania, dove c'è un forte risentimento nei confronti della concorrenza sleale da parte dei paesi in cui i salari sono bassi.

Ma il governo ha poi dovuto cedere alle pressioni di altri paesi europei, segnatamente la Polonia, ed anche da parte di associazioni di categoria come l'IRU.

Ed a maggio del 2015 la Commissione Europea ha avviato un procedimento d'infrazione nei confronti della Germania riguardo all'applicazione della sua legge sul salario minimo in relazione alle operazioni di transito dell'autotrasporto internazionale.

"Anche se supporta totalmente l'introduzione di un salario minimo in Germania, la Commissione ritiene che l'applicazione della legge sul salario minimo a tutte le operazioni di trasporto che toccano il territorio tedesco restringa la libertà di fornitura dei servizi e la libera circolazione delle merci in modo sproporzionato" afferma la Commissione.

L'infrazione non si estende alle attività di "cabotaggio", il che significa che la Germania può ancora richiedere che il proprio salario minimo di 8,50 euro all'ora venga pagato agli autisti di ditte straniere quando effettuano operazioni nazionali all'interno del paese.

La Commissione deve ancora adottare una posizione sul cabotaggio in relazione al salario minimo nei singoli stati membri.

Anche le regole della Francia potrebbero dover essere sottoposte al vaglio della Commissione Europea.

A febbraio del 2015, il parlamento francese ha approvato una legge, con entrata in vigore alla fine del 2015, con la quale si applica il salario minimo legale alle operazioni di cabotaggio.

Come già riportato in precedenza, i ministri dei trasporti di otto stati europei hanno scritto alla commissaria ai trasporti dell'Unione Europea Violeta Bulc sottolineando le proprie crescenti preoccupazioni relative a presunte violazioni

della normativa sul lavoro dell'Unione Europea e le prassi di attività illegali nell'ambito del settore del trasporto su strada, che a loro dire hanno indotto una concorrenza sleale e un "dumping sociale".

I ministri di Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Italia e Lussemburgo, nonché della non comunitaria Norvegia, affermano che "i diritti fondamentali quali la libera movimentazione di merci e servizi, che noi supportiamo con tutto il cuore, vengono sempre più evocati in modo abusivo al fine di evitare di conformarsi alla regolamentazione europea, che è la garante della concorrenza leale nel mercato interno".

I ministri hanno anche attirato l'attenzione sull'emergenza nel settore delle cosiddette "imprese casella postale" – costituite allo scopo di eludere gli obblighi legali e collettivi degli accordi in un altro paese dell'Unione Europea – "le cui pratiche di attività sleale sono sempre più frequenti".

Essi hanno fatto un certo numero di raccomandazioni alla commissaria, fra le quali il divieto agli autisti di dormire nei propri veicoli nel corso dei periodi di riposo settimanali prescritti, l'incremento e l'armonizzazione dei controlli sui veicoli pesanti, l'introduzione di misure finalizzate a porre fine all'attività delle "società di comodo", così come l'adozione di iniziative per mettere un freno alla tendenza in aumento per i veicoli commerciali leggeri (furgoni) di effettuare operazioni di trasporto internazionale.



Un fonte dell'Unione Europea ha detto a *Lloyd's Loading List* che la Commissione ha condiviso un certo numero delle opinioni espresse nella lettera e che attualmente stava lavorando ad un certo numero di iniziative per il settore dell'autotrasporto, da presentarsi nel 2017, "al fine di apportare maggiore chiarezza ed una migliore applicazione della normativa sul lavoro".

La fonte ha aggiunto: "Certe regole sono poco chiare e vengono implementate secondo modalità diverse a seconda dello stato membro.

Questo è il caso, ad esempio, delle limitazioni inerenti al cabotaggio.

Le regole sulla costituzione di imprese di autotrasporto devono essere riviste per affrontare il fenomeno delle imprese "casella postale"

Per la reale natura del settore dei trasporti, molti dei suoi lavoratori sono assai mobili e questo induce questioni specifiche ad esso.

Ad esempio, quale salario dovrebbe essere pagato agli autisti quando lavorano in 10 diversi paesi in un singolo mese?”.

Germania e Francia hanno fatto passi unilaterali per imporre le proprie regole sulla paga minima alle ditte di autotrasporto internazionali nel tentativo di reprimere le pratiche di “dumping sociale”.

Ma la Commissione ha reagito avviando procedimenti per infrazione nei confronti dei due stati membri.

“In entrambi i casi, siamo alla prima fase della procedura d’infrazione” afferma la fonte dell’Unione Europea.

“È stata inviata una lettera di diffida e abbiamo ricevuto le rispettive risposte dalle autorità francesi e tedesche.

Stiamo valutando queste risposte prima di decidere i prossimi passi e non abbiamo stabilito una scadenza al riguardo”.

*(da: lloydsloadinglist.com, 14 ottobre 2016)*

## TRASPORTO INTERMODALE

### NAVETTE DI TRASPORTO MERCI DI EUROTUNNEL DA RECORD

Le navette di trasporto merci di Eurotunnel hanno battuto il loro record storico con più di cinque settimane dell'anno ancora da trascorrere.

Fra il 1° gennaio e venerdì 25 novembre 2016, le navette di Le Shuttle Freight hanno trasportato 1.483.741 camion, lo stesso numero dell'intero 2015, che era stato di per sé un'annata da record.

Nei primi dieci mesi del 2016, Le Shuttle Freight è cresciuta di oltre il 12%, superando di molto le prestazioni del mercato, che si è incrementato del solo 5%.

Jo Willacy, direttrice commerciale di Eurotunnel, ha dichiarato che i clienti di tale attività sono apparsi fiduciosi circa le proprie prospettive per il 2017.

"Il programma di investimenti che abbiamo perseguito farà sì che saremo in grado di continuare con questa crescita nel corso degli anni a venire" afferma.

Tuttavia, Jean-Marc Puissesseau, amministratore delegato del Port Boulogne Calais, ha dichiarato a *Lloyd's List* la settimana scorsa che i problemi di sicurezza correlati ai migranti presso il porto di Calais erano stati direttamente responsabili del declino delle attività in porto e che questo può essere riscontrato nella forte crescita dei traffici di Eurotunnel, che ha tratto vantaggio dalle difficoltà di Calais.

"Non c'è alcuna ragione per cui queste cifre debbano essere così positive al di là della debole situazione in cui il porto di Calais si ritrovava" afferma.

"Prima che i problemi relativi al campo dei migranti si presentassero, avevamo una quota di mercato del 48% del settore del trasporto merci sullo stretto di Dover: 300-400.000 camion in più rispetto ad Eurotunnel.

Oggi, la nostra quota è diminuita sino al 44,5%.

È nostro compito ora quello di recuperare questo traffico".

Puissesseau ha detto che il traffico merci movimentato al porto di Calais ha fatto segnare una marcata ripresa da quando è stato smantellato il campo dei migranti denominato "La giungla" un mese fa.



“La giungla” che aveva ospitato almeno 7.000 persone in squallide condizioni, confinava con la circonvallazione che conduce al porto francese sulla Manica ed è stato fonte di notevoli disservizi per gli operatori di trasporto merci di attraversamento della Manica negli ultimi anni.

Puissesseau ha descritto la chiusura del campo come “un enorme sollievo dopo due anni di stress permanente tutti i giorni”.

Il dirigente afferma che il porto di per sé era rimasto sicuro ma che le direttrici di accesso via autostrada e circonvallazione col tempo erano diventate lo scenario di azioni sempre più violente ed aggressive da parte di alcuni migranti, in particolare verso i camionisti: una situazione alla quale occorre porre fine.

Puissesseau sostiene che l’impatto del traffico di trasporto merci in



conseguenza della chiusura del campo era stato quasi immediato, tanto che all’inizio di novembre si era assistito ad un incremento del numero dei camion prossimo al 10% se confrontato con lo stesso periodo dell’anno scorso.

La maggior parte degli attacchi sulla strada di accesso avveniva di notte, cosa che aveva incoraggiato i professionisti dell’autotrasporto ed i passeggeri a viaggiare solo di giorno, malgrado il fatto che i traghetti fossero operativi 24 ore al giorno fra Calais e Dover.

“Dallo smantellamento del campo abbiamo notato un incremento del 26% dei traffici notturni, il che dimostra la rinnovata fiducia nell’accessibilità al porto di notte” ha dichiarato.

*(da: lloydsloadinglist.com, 28 novembre 2016)*

## LOGISTICA

### TECNOLOGIE DI TRASFORMAZIONE NELLA LOGISTICA

Un rapporto pubblicato l'anno scorso dalla PwC (PricewaterhouseCoopers) ha concluso che enormi volumi di attività aeree e marittime potrebbero essere a rischio nel caso che le stampanti in 3D venissero introdotte in massa nei processi produttivi.

Sebbene vari esperti delle filiere della logistica e della distribuzione minimizzino la portata degli effetti della stampa in 3D sui flussi di trasporto merci su larga scala, alcuni ritengono che l'automazione delle fabbriche, delle filiere distributive e dei canali di distribuzione presenti problematiche persino maggiori per i tradizionali flussi di traffico est-ovest.

L'argomentazione è semplice: man mano che la tecnologia riduce la necessità di lavoro – spesso asiatico – a buon mercato, ciò consente ai produttori di situare la produzione più vicino ai mercati di consumo.

Ed anche se le filiere distributive più corte possono realizzare notevoli risparmi sui costi e migliorare la reattività dei produttori alle richieste dei consumatori, esse altresì riducono la domanda di trasporto, nel contesto della quale quelle che più probabilmente ne subiscono gli effetti sono le movimentazioni aeree e marittime a lungo raggio normalmente intercorrenti dall'Asia all'Europa ed al Nordamerica.

Sebastian Scholte, amministratore delegato della Jan de Rijk Logistics e membro del comitato consultivo presso la ditta di applicazioni della nuvola Lanetix, afferma che l'introduzione delle tecnologie della robotica e dell'automazione nei processi produttivi ha avuto conseguenze potenzialmente negative per i traffici e per le imprese che fanno affidamento su di loro, compresi gli spedizionieri.

“Alcuni degli attuali flussi di traffico esistono a causa del fatto che prodotti ad alta intensità di manodopera vengono fabbricati in paesi in cui il lavoro è a buon mercato” nota Scholte.

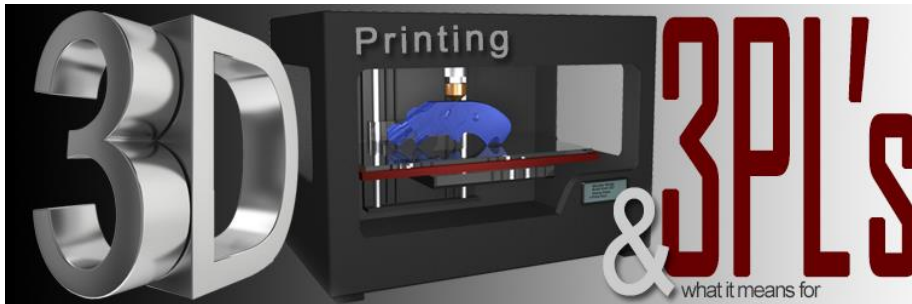
“Il costo del lavoro in Cina è in aumento ma, da quando la robotica e l'automazione stanno rendendo superfluo un po' di lavoro, c'è meno necessità di movimentare in giro i prodotti per produrli da qualche altra parte dove costa meno.

Questo potrebbe rendere possibile produrre più vicino ai mercati di consumo”.

Il dirigente di uno spedizioniere marittimo di spicco presso un importante integratore afferma che per i grandi 3PL la nuova tecnologia come la robotica offre opportunità per la fornitura di soluzioni complesse.

Tuttavia, le aziende di spedizioni e logistica con impronte minori che facevano più affidamento al trasporto da capolinea a capolinea potrebbero subire conseguenze negative da una crescita più lenta o negativa dei volumi sui traffici principali.

“Abbiamo studiato come la tecnologia quale l’automazione potrà essere messa



in atto dai nostri clienti e ci aspettiamo di vedere che un po’ di produzione si sposti più in prossimità dei mercati di consumo ad

ovest, cosa che di sicuro limiterà la crescita dei volumi marittimi ed aerei” ha dichiarato.

“Non posso quantificarlo, ma se si guarda anche alla stampa in 3D allora l’effetto cumulativo sarà un cambiamento dei flussi di traffico e le domanda fatta di fornitori di soluzioni.

Come questo andrà a finire dipenderà da quali imprese potranno seguire i propri clienti lungo la filiera di valore logistico utilizzando la tecnologia per trovare soluzioni.

Ma di sicuro potremmo assistere ad una domanda più lenta nelle direttrici di trasporto principali, certamente nel viaggio di andata”.

Continua poi: “Naturalmente, ci sono anche implicazioni pure per le linee di navigazione.

In termini percentuali non ci sarebbe voluto molto nel senso di un calo della domanda a causa della migrazione della produzione fuori dall’Asia per danneggiare qualcuno presente nei traffici provenienti dall’Asia, che si tratti di una linea di navigazione, di uno spedizioniere o di chiunque”.

### *Posti di lavoro nella logistica*

Scholte osserva che le argomentazioni protezioniste in ordine a “riportare a casa i posti di lavoro e le imprese statunitensi” espresse da entrambi i

candidati alle elezioni presidenziali statunitensi hanno perso di vista il nocciolo del problema.

“Non si tratta semplicemente di posti di lavoro americani che si sono spostati all'estero e di posizioni di colletti blu da riportare a casa” afferma.

“Si tratta di automazione e robotizzazione.

Alcuni studi prevedono che il 40% dei posti di lavoro scompariranno in futuro.

È una situazione diffusa dappertutto, dalle linee di assemblaggio agli autisti rimpiazzati da veicoli autoguidati, sino al magazzinaggio ed all'amministrazione.

Un sacco di questi posti di lavoro svaniranno in futuro”.

Infatti, secondo autorevoli esperti, gli aumenti di produttività offerti dagli ultimi sistemi di automazione non solo minacciano i modelli commerciali, ma anche la possibilità di sopravvivenza dei lavoratori della logistica con scarse competenze e dei magazzinieri in Europa e negli Stati Uniti, nonché la capacità dei paesi in via di sviluppo di dare rapidamente impulso alle prestazioni economiche attraverso l'industrializzazione e l'impiego di massa.

In uno studio ampiamente diffuso pubblicato nel 2013, Carl Benedikt Frey e Michael Osborne hanno esaminato le probabilità di computerizzazione per 702 occupati e hanno appurato che il 47% dei lavoratori in America avevano posti di lavoro ad alto rischio di potenziale automazione.

In particolare, avevano avvisato che la maggior parte dei lavoratori dei trasporti e della logistica “probabilmente sarebbero stati sostituiti da capitale computerizzato”.

Sebbene le nuove tecnologie creino anche nuovi posti di lavoro, la ditta di ricerche Gartner ha previsto che i robot rileveranno oltre un terzo di tutti i posti di lavoro statunitensi entro il 2025.

“La Gartner prevede che un posto di lavoro su tre sarà convertito in software, robot e macchine intelligenti entro il 2025” afferma il direttore delle ricerche alla Gartner Peter Sondergaard.

“Le nuove attività digitali richiedono meno lavoro; le macchine colgono il senso dei dati più rapidamente di quanto possano farlo gli umani”.

La Roland Berger, una ditta di consulenze strategiche globali con sede a Monaco di Baviera, ha recentemente condotto uno studio nel quale si constata che la robotizzazione della logistica dovrebbe condurre alla scomparsa di 1,5 milioni di posti di lavoro nell'Eurozona nel giro dei prossimi dieci anni.

Lo studio della Roland Berger sottolinea che il ritorno sugli investimenti delle soluzioni di automazione della logistica calerebbe presto in meno di tre anni grazie alle flessibili e collaborative soluzioni robotiche.

Queste nuove soluzioni, che stanno ora aiutando gli operatori umani e le macchine a lavorare fianco a fianco nello stesso magazzino senza bisogno di nessuna importante trasformazione, stanno inducendo le imprese a ripensare il modo in cui il lavoro è stato organizzato nel corso degli ultimi decenni.

“Le soluzioni robotiche nella logistica si sono sviluppate a gran ritmo da quando i giganti di internet le hanno rese le punte di lancia dei loro piani di espansione” afferma Mehdi El Alami, capo della Roland Berger.

“Le riduzioni dei costi e la maturità delle soluzioni sono tali che adesso ci stiamo avvicinando ad un punto critico in vista della diffusione della presenza dei robot nei magazzini”.

Secondo le ricerche della Roland Berger, la soglia dei costi alla quale le soluzioni robotiche diventano fattibili nella maggior parte dell’Europa Occidentale è ora fra 100.000 e 110.000 euro per unità.

Come tale, il costo orario totale di un robot è di circa 18-20 euro quando il costo medio di un operatore umano è di 14-15 euro all’ora nell’Eurozona.

“A lungo andare, l’incremento della produttività, la lunghezza della durata delle soluzioni robotiche ed il calo dei prezzi delle attrezzature saranno tutti quanti fattori a favore della robotizzazione, mentre il costo del lavoro umano continuerà a crescere strutturalmente” spiega Didier Bréchemier, socio della Roland Berger.

### *Economie emergenti*

Ma non sono a rischio a causa dell’automazione solo i posti di lavoro nelle regioni in cui il costo del lavoro è elevato come gli Stati Uniti e l’Europa.

L’industrializzazione e la produzione con personale in massa sono stati i motori che da sempre hanno dato lo spunto alla rapida crescita economica.

La Cina ha seguito la Corea del Sud ed il Giappone nell’utilizzo della propria forza-lavoro a buon mercato per alimentare lo sviluppo economico ed ai paesi di tutta l’Asia piacerebbe replicare il percorso della Cina dallo stato di basso reddito a quello di reddito medio incoraggiando la produzione.

Per la maggior parte di loro, questo significa arraffare una pezza della torta della produzione globale mediante l’apertura dei mercati della forza-lavoro.

Ma non solo alcuni posti di lavoro legati alla produzione potrebbero “tornare a casa” per trarre vantaggio dall’incremento della produttività in conseguenza

delle nuove tecnologie; molti stanno già automatizzando le linee di produzione in Asia persino in posti come l'India e l'Indonesia dove i giovani lavoratori sottoimpiegati sono molti e a buon mercato.

Il redattore di questo articolo ha recentemente visitato un impianto per la lavorazione della farina in Indonesia dove i dirigenti hanno dichiarato che l'indice di redditività del capitale investito per la sostituzione di 300 lavoratori con robot di base è stato di "3-5 anni".

I lavoratori in questione guadagnavano da 80 a 100 dollari USA al mese.

Per molti paesi poveri con infrastrutture inadeguate e forza-lavoro con scarse competenze, oppure con troppi strati di burocrazia, attirare la produzione e compiere il balzo da paese povero a paese medio o ricco prima che il costo dei robot e delle soluzioni automatizzate renda obsoleta la produzione con impiego di massa è una corsa contro il tempo.

Wolfgang Lehmacher, responsabile per la filiera distributiva ed il settore dei trasporti del World Economic Forum, afferma che l'uso della robotica e delle tecnologie di automazione potrebbe far sì che alcuni paesi in Asia ed Africa manchino l'occasione della crescita economica della produzione di massa che per gran parte della storia ha catapultato le economie dalla bassa alla media alla ricca prosperità, con la Cina a rappresentarne l'esempio più recente.



"Se le economie in fase di sviluppo possano ancora trarre vantaggio dal costo del lavoro dipende dalla velocità di sviluppo del paese e dalla velocità di adozione del modello autonomo di filiera distributiva e di valore" afferma.

"Coloro che si muovono lentamente corrono il rischio di trarre vantaggio solamente dalla parte di produzione richiesta al servizio del proprio mercato locale, se mai.

Ciò avviene a causa della tendenza verso una produzione più regionale e locale.

Alcuni paesi potrebbero persino non cogliere questa opportunità quando i mercati sono di piccole dimensioni e la produzione è organizzata in modo più efficiente a livello regionale utilizzando le economie maggiori e più forti come basi per l'offerta locale e regionale".

Continua Lehmacher: "Occorre che i governi assicurino uno sviluppo industriale ad alta velocità.

La competitività nazionale si può conseguire mediante un aiuto alla protezione delle industrie locali e l'assicurazione di un ecosistema della filiera distributiva transfrontaliera altamente efficiente.

Ciò significa un livello minimo di barriere commerciali alle importazioni ed esportazioni, infrastrutture digitali e fisiche sufficienti, snelle procedure amministrative prive di cartaceo ed efficienti ecosistemi verticali di attività con una serie completa di fornitori.

Questo non solo aiuterà a crescere l'economia locale ma inoltre attirerà gli investimenti esteri".

Le implicazioni di questa tendenza potrebbero avere conseguenze anche sui modelli di migrazione.

L'ONU stima che la popolazione dell'Africa sub-sahariana grosso modo triplicherà nel giro del prossimo mezzo secolo sino a quasi 2,7 miliardi di persone.

Senza il tradizionale modello di sviluppo dell'industrializzazione finalizzato a creare impiego e benessere adeguati, è probabile che molti guardino ai permeabili confini dell'Europa alla ricerca di opportunità d'impiego.

### *Nuove opportunità*

Tuttavia, l'incremento della complessità dell'odierno mondo produttivo può introdurre nuove opportunità per i lavoratori umani, com'è stato dimostrato dalla decisione presa quest'anno dalla Mercedes-Benz di sostituire alcuni dei suoi robot nella linea d'assemblaggio con umani più adattabili presso la propria fabbrica di Sindelfingen in Germania.

Markus Schaefer, responsabile della produzione della ditta tedesca che fabbrica autoveicoli, ha dichiarato a *Bloomberg*: "I robot non possono far fronte al grado di personalizzazione ed alle molte variabili che abbiamo oggi".

A suo dire, anche se i robot vanno bene per determinati compiti che richiedono affidabilità e prestazioni ripetute, non riescono però ad adattarsi: cosa che sempre più avviene in relazione alla domanda relativa ad una più ampia offerta di modelli, ciascuno con sempre maggiori caratteristiche.

Ed in termini di automazione nei magazzini, per il momento attuale ed il prossimo futuro, il ruolo più probabile della robotica è quello di offrire soluzioni per le carenze o le inadeguatezze lavorative in luogo della sostituzione dei lavoratori, secondo Melonee Wise, amministratore delegato della Fetch

Robotics, un fornitore di rilievo di soluzioni robotiche per il settore della logistica con sede negli Stati Uniti.

“Il vantaggio principale che abbiamo riscontrato finora è il fatto che i robot possono contribuire a far fronte alla carenza di posti di lavoro nel settore del magazzinaggio e della lavorazione di materiali” afferma.

“Secondo alcuni rapporti, più di 60.000 posizioni restano vacanti in questi settori.

Il lavoro lì può essere massacrante, ripetitivo e noioso.

Questi compiti sono perfetti per i robot.

I robot da sempre nelle installazioni industriali venivano messi in funzione dentro gabbie e lontano dai lavoratori umani.

La svolta odierna consiste nel fatto che i robot stiano adesso lavorando assieme alla gente”.

*(da: lloydsloadinglist.com, 21 novembre 2016)*



## STUDI E RICERCHE

### CHE COSA RISERVA IL FUTURO PER LO SHIPPING?

Digitalizzazione e decarbonizzazione sono le parole d'ordine per il decennio a venire: Remi Eriksen, presidente del gruppo nonché amministratore delegato della DNV GL, cercherà di spiegare di seguito come il settore marittimo possa sfruttare tali sviluppi a proprio vantaggio.

\* \* \*

“Utilizzerò tre esempi per illustrare come il trasporto marittimo possa progredire al fine di diventare più sicuro, più efficiente ed allo stesso tempo ridurre la propria impronta ambientale.

La domanda principale per tutti noi è: che cosa riserva il futuro per lo shipping?

Ovviamente, il futuro notoriamente è difficile da prevedere ed una risposta concreta è tutt'altro che facile da dare.

Quello che so è che lo shipping continuerà a svolgere un ruolo importante nell'economia globale per i decenni a venire.

Ma lo stesso settore, le navi, le infrastrutture ed i sistemi che li collegano potrebbero cambiare notevolmente.

Naturalmente non possiamo ignorare l'attuale situazione di mercato e gli effetti strutturali che ciò potrebbe comportare.

Ma questa non è un'arena dedicata al timore ed al pessimismo.

Questa è un'arena dedicata alla curiosità, all'innovazione ed alle opportunità.

#### *Il gas naturale liquido quale carburante marittimo*

Oggi il trasporto marittimo costituisce parte integrante dell'economia globale e movimentata più dell'80% dei traffici mondiali quanto a volumi.

Non solo lo shipping movimentata la quota maggioritaria dei traffici mondiali, ma lo fa emettendo il minore quantitativo di gas serra per unità trasportata.

Nel recente accordo COP21, il trasporto marittimo infatti è stato escluso.

Approssimativamente il 2,5% delle emissioni globali di gas serra possono essere attribuite allo shipping ed il settore non sarà lasciato solo.

Certo, dovrà fare la sua parte.

Una domanda fondamentale è perciò: lo shipping come può ridurre la propria impronta ambientale, migliorare l'efficienza in termini di costi e nel contempo restare la modalità preferita di trasporto di merci?

Una risposta consiste nei carburanti alternativi.

A seconda del tipo di carburante, le emissioni di gas serra, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> ed emissioni locali di particolati volendo possono essere notevolmente ridotte.



Le tecnologie ci sono.

Oggi il principale carburante alternativo per le navi è il gas naturale liquido.

Il gas naturale liquido esiste in abbondanza e sta diventando sempre più disponibile man mano che continuano ad essere realizzate le relative infrastrutture.

Fino adesso i traghetti e le navi adibite alle piattaforme petrolifere rappresentano la maggior parte delle navi alimentate a gas naturale liquido operative, ma le navi portacontainer, le petroliere e le navi cisterna per prodotti chimici stanno guadagnando posizioni.

Ma diamo un'occhiata più da vicino alle portacontainer alimentate a gas naturale liquido.

Assieme a partner del settore abbiamo studiato la possibilità di utilizzare un sistema combinato di turbine a gas ed a vapore (COGAS) per alimentare una nave portacontainer ultra-grande.

Recentemente è stato dato il via alla seconda fase del progetto JIP (Joint Industry Project) PERFECT con la GTT, la CMA Ships ed i nuovi partner ABB, l'impresa produttrice di scavatori Solar Turbines e la OMT.

Il progetto denominato PERFECT (Piston Engine Room Free Efficient Containership) ha sviluppato una concezione di nave alimentata a gas naturale liquido guidata elettricamente.

Il PERFECT dispone di una concezione di propulsione che ha il potenziale di offrire una nave portacontainer più efficiente, più flessibile e più verde rispetto alle attuali portacontainer da 20.000 TEU con i motori alimentati a diesel.

Due serbatoi di carburante a gas naturale liquido da 11.000 m<sup>3</sup> sono situati sotto la tuga, dando alla nave abbastanza capacità di carburante per un viaggio Asia/Europa andata e ritorno.

Con le turbine a gas e a vapore integrate a livello del ponte unitamente alla tuga ed ai serbatoi, lo spazio normalmente occupato da una sala macchine convenzionale può essere utilizzato per incrementare in modo significativo la capacità di carico.

La separazione della generazione di energia elettrica dalla propulsione elettrica consente di allontanare l'impianto elettrico dal sistema principale di propulsione, dando tantissima flessibilità.

In effetti, non occorre più una sala macchine.

I tre motori elettrici principali, che vengono disposti su un albero comune, possono essere fatti funzionare indipendentemente l'uno dall'altro assicurando un aumento di affidabilità e sicurezza.

La prima fase del progetto attuata da GTT, CMA Ships e DNV GL ha mostrato che il progetto è tecnicamente ed economicamente fattibile.

Siamo adesso nella seconda fase del progetto e a noi si sono aggregate la ABB, la l'impresa produttrice di scavatori Solar Turbines e la OMT.

Noi puntiamo ad ottimizzare il sistema COGAS, utilizzando la capacità di raffreddamento del gas naturale liquido, nonché all'ulteriore ottimizzazione delle linee di carena al fine di conseguire una maggiore efficienza ed un incremento della capacità di carico.

### *La stampa in 3D*

Il prossimo potenziale momento di svolta nel trasporto marittimo è la produzione additiva, ovvero la stampa tridimensionale.

Non soltanto la 3D può avere quale risultato nuovi modelli progettuali per componenti di macchine più efficienti, ma può anche consentire la produzione a livello locale dei pezzi di ricambio in vari porti di tutto il mondo.

Questo potrebbe migliorare la reattività alla domanda del mercato, abbreviando i tempi di riparazione e contribuendo all'effettuazione di operazioni navali più efficienti.

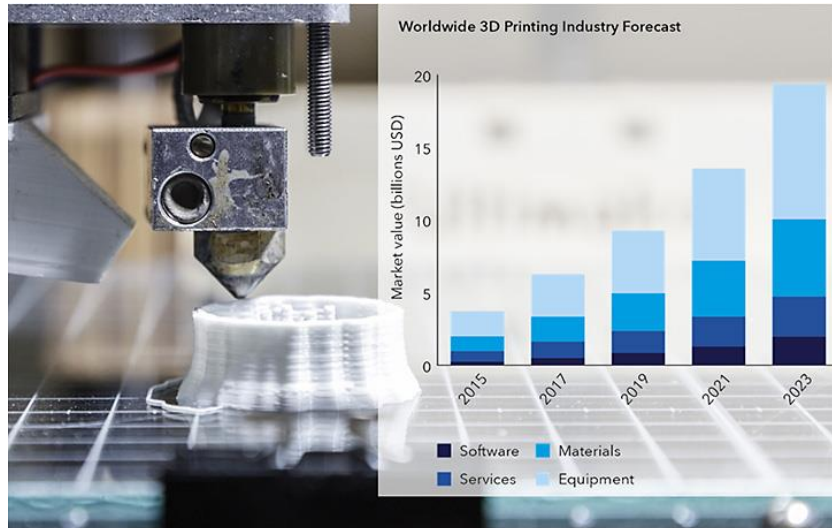
La tecnologia è già in uso per la realizzazione rapida di prototipi, ma sta ora venendo gradualmente integrata nelle attuali infrastrutture di produzione, ad esempio nelle industrie automobilistica e di produzione di aeromobili.

Essa presenta meno limitazioni progettuali rispetto ai processi produttivi convenzionali, offre possibilità di modelli progettuali insoliti – prodotti leggeri compresi – e dispone del potenziale per accorciare notevolmente i tempi di produzione.

La stampa in 3D potrebbe consentire la produzione dei pezzi di ricambio a livello locale in vari porti di tutto il mondo.

La marina militare degli Stati Uniti ha iniziato a collaudare la tecnologia a bordo delle navi, al fine di valutare il potenziale della produzione di pezzi di ricambio.

Tuttavia, questo richiede personale addestrato a bordo, e la stampante sarà soggetta al moto della nave che potrebbe danneggiare la qualità del prodotto.



Pertanto, ci sono alcune questioni che devono essere analizzate a fondo.

L' idoneità e la certificazione possono presentare significative difficoltà a causa del potenziale di variabilità in determinate caratteristiche.

I tradizionali metodi atti ad attestare l' idoneità consistenti nel ripetuto collaudo di un prodotto finale realizzato da una struttura centralizzata non saranno sufficienti.

La natura ripartita della produzione additiva significa che le caratteristiche di un prodotto stabilite per una ubicazione potrebbero essere del tutto diverse da quelle di un'altra ubicazione, a causa delle differenze nel software e nell'hardware o di altri fattori.

Uno svantaggio aggiuntivo o "di secondo piano" della produzione additiva nel trasporto marittimo consiste nel fatto che la produzione ripartita delle merci manufatte potrebbe ridurre la domanda complessiva del trasporto marittimo di merci.

*Digitalizzazione e trasporto marittimo autonomo*

Il settore dello shipping dovrà continuare ad innovare per tenere il passo delle sempre maggiori aspettative degli utenti finali, dei noleggiatori, dei legislatori e della società in genere.

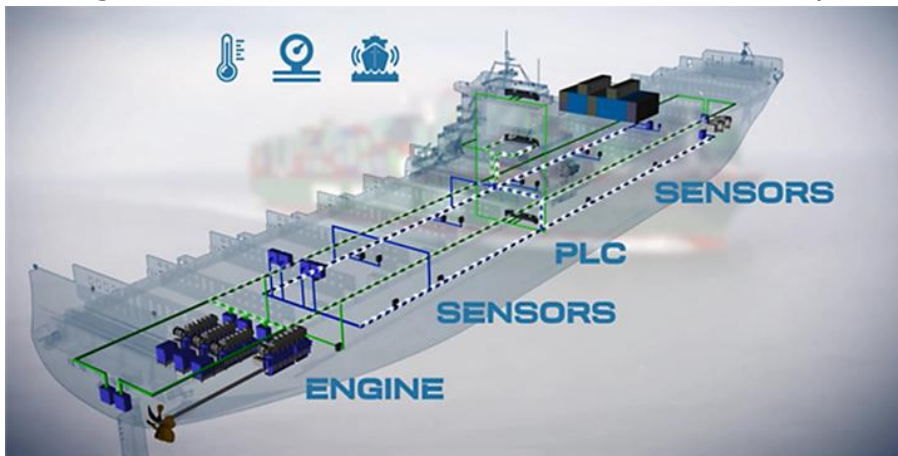
Questo non attiene alla tecnologia di per sé, ma a quanto riusciremo a farla progredire sino al punto da realizzare davvero vantaggi finanziari, ambientali e sociali.

A tale riguardo, dovremo tutti tenere d'occhio tutte le possibilità che la digitalizzazione del trasporto marittimo detiene.

Le navi stanno diventando raffinati centri di sensori e generatori di dati ed i progressi nelle comunicazioni satellitari e nella tecnologia delle antenne stanno migliorando la connettività delle navi.

Ciò consente un imponente incremento dei volumi di dati trasferiti dalle navi alla costa ed a costi sempre più bassi.

La digitalizzazione dei flussi di informazione spronerà l'automazione degli



attuali processi e funzioni e comporterà positivi effetti sulla sicurezza personale e sulle prestazioni ambientali.

La flotta del futuro comunicherà continuamente con la propria direzione e forse persino con un

sistema di "controllo del traffico" atto al monitoraggio della posizione, delle manovre e della velocità della nave.

I dirigenti della flotta saranno in grado di analizzare questi dati, che consentiranno loro di diramare avvisi al comandante ed all'equipaggio in ordine alla navigazione, alle previsioni del tempo, al consumo di carburante ed all'arrivo in porto.

Ciò contribuirà a ridurre il rischio di errori umani che causano incidenti, ad incrementare l'efficienza in termini di costo e ad agevolare il miglioramento delle prestazioni ambientali.

Alcuni di questi dati saranno anche condivisi.

I porti utilizzeranno i dati per essere aiutati a pianificare ed ottimizzare il carico e lo scarico.

Le società di classificazione analizzeranno i dati per verificare lo stato delle macchine e dello scafo, facendo sapere agli armatori ed agli operatori quando occorre un'ispezione sulla base delle condizioni dei sistemi, aiutandoli a ridurre i tempi morti e ad evitare le manutenzioni inutili.

A terra, le nuove tecnologie della nuvola, come le piattaforme relative ai grandi dati e le tecnologie del gemello digitale avranno un sensibile effetto su come il settore gestisce le informazioni e su come le navi e le loro componenti vengono progettate, costruite e condotte in operazione: tutto questo assisterà all'emersione di nuovi modelli digitali di attività.

Un potenziale elemento innovatore da cui potrebbero scaturire progressi dovuti alla tecnologia di informazione e comunicazione è l'avvento di navi senza equipaggio.

Queste ultime potrebbero effettuare operazioni essendo controllate da lontano da terra con pilotaggio automatico ovvero essere del tutto autonome.



Occorrerà fare molti passi ancora prima che le navi completamente senza equipaggio possano divenire una realtà.

Tuttavia, qualche forma di autonomia attiene anche alle navi con equipaggio e questo incrementerebbe di molto la sicurezza personale attraverso un supporto intelligente alle decisioni.

Al fine di incrementare questa autonomia, occorre migliorare sensibilmente questa consapevolezza situazionale.

Per quel che riguarda l'equipaggiamento autonomo, si prevede che attrezzature come l'ECDIS (Electronic Chart Display and Information System), il GPS, i radar, le telecamere e i LIDAR (light detection and ranging) saranno utilizzati per creare una consapevolezza situazionale attorno alla nave.

Sono tutti quanti sistemi e sensori disponibili oggi sul mercato.

Da diversi anni facciamo ricerche su temi come le navi autonome e gestire da remoto e adesso in stretta collaborazione con partner universitari ed industriali.

Il nostro obiettivo è quello di sviluppare requisiti di classificazione e principi assicurativi che ci consentiranno l'introduzione in sicurezza di questa tecnologia nel settore marittimo.

Un esempio ne è la Advanced Autonomous Waterborne Application Initiative, meglio nota come AAWA.

La nostra attenzione a questo progetto sfocerà nello sviluppo di requisiti di classificazione e principi assicurativi per la sicurezza e le prestazioni.

Un principio generale per l'introduzione di nuove soluzioni tecnologiche è che devono essere "sicure quanto le, o più sicure delle" attuali soluzioni.

Alla DNV GL stiamo procedendo alla realizzazione della struttura che lo dimostrerà in relazione a vari gradi autonomia.

Fondamentale in questo processo sarà l'effettuazione di simulazioni esaustive, il collaudo di unità di controllo elettronico e le prove fisiche.

### *Conclusioni*

Gli elementi-chiave per il decennio a venire sono la decarbonizzazione e la digitalizzazione, nonché l'offerta di opportunità affinché il settore marittimo diventi più sicuro e più efficiente, riducendo nel contempo la propria impronta ambientale.

Alla DNV GL siamo entusiasti per il fatto di prendere parte a questa trasformazione.

Continueremo a lavorare con i soggetti interessati di tutto il mondo marittimo al fine di realizzare il potenziale del nostro settore, in modo che le prospettive per lo shipping domani possano essere più brillanti di quelle odierne".

*(da: hellenicshippingnews.com, 16 novembre 2016)*

## IN CALENDARIO

- 05/12/2016 - 07/12/2016 Dammam Saudi Transtec 2016
- 07/12/2016 - 09/12/2016 Guangzhou INMEX China 2016
- 24/01/2017 - 25/01/2017 Tehran 14th Trans Middle East 2017
- 23/02/2017 - 24/02/2017 Manila 9th Philippine Ports and Shipping 2017
- 22/03/2017 - 23/03/2017 Antananarivo 11th Indian Ocean Ports and Shipping 2017
- 19/04/2017 - 20/04/2017 Cape Town 17th Intermodal Africa 2017
- 18/05/2017 - 19/05/2017 Georgia 6th Black Sea Ports & Shipping 2017
- 06/07/2017 - 07/07/2017 Yangon 15th ASEAN Ports and Shipping 2017
- 28/09/2017 - 29/09/2017 Tallinn Baltic Sea Ports & Shipping 2017
- 26/10/2017 - 27/10/2017 Barcelona 5th MED Ports 2017
- 29/11/2017 - 30/11/2017 Abidjan 18th Intermodal Africa 2017

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.