

# Notiziario

15 Gennaio 2017

*Link road, rail, sea!*

Council Of Intermodal Shipping Consultants

**ANNO XXXV**  
**Numero del 15 gennaio 2017**

**PORTI**

IL PORTO DI ANVERSA TOCCA VOLUMI DA RECORD ..... Pag. 3

**TRASPORTO MARITTIMO**

IL 2017 PORTERÀ DONI AGLI ARMATORI O SI DIMOSTRERÀ DIFFICILE COME IL 2016? " 6

**TRASPORTO FERROVIARIO**

RECORD: NEL 2016 PIÙ DI 40.000 CONTENITORI TRASPORTATI FRA CINA E GERMANIA " 11

**TRASPORTO INTERMODALE**

LA KOMBIVERKEHR FESTEGGIA IL 2017 CON UN NUOVO SERVIZIO INTERMODALE  
DA E PER MOERDIJK E CON CAPACITÀ IN PIÙ ..... " 13

**TRASPORTI ED AMBIENTE**

L'IMO ESPRIME OBIEZIONI CIRCA LO SCAMBIO DELLE EMISSIONI MARITTIME  
DELL'UNIONE EUROPEA ..... " 16

**LOGISTICA**

SOLO UNA COMPLETA DIGITALIZZAZIONE COMPORTERÀ NOTEVOLI RISPARMI PER LA LOGISTICA " 18

**LEGISLAZIONE**

NUOVO ANNO – NUOVE REGOLE ..... " 21

**PROGRESSO E TECNOLOGIA**

LA DB CARGO SCEGLIE LE LOCOMOTIVE IBRIDE DELLA TOSHIBA ..... " 25

**STUDI E RICERCHE**

CARICATORI IN ALLERTA PER LE TARIFFE DELL'ASIA-EUROPA ..... " 27

**SICUREZZA E PROTEZIONE**

QUALI PROVVEDIMENTI DOVREBBE ADOTTARE UN ARMATORE PRUDENTE  
QUANDO RIPORTA IN SERVIZIO LE PROPRIE NAVI DOPO UN LUNGO PERIODO DI INATTIVITÀ? Pag. 29

**IN CALENDARIO** ..... " 32

**15 gennaio 2017**

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 PORTO DI ANVERSA TOCCA VOLUMI DA RECORD

Il porto di Anversa chiuderà il 2016 con volumi attesi da record di oltre 214 milioni di tonnellate di merci movimentate.

I volumi di trasporto marittimo containerizzato da parte loro sono saliti oltre i 10 milioni di TEU per la prima volta nella storia del porto.

Anche le rinfuse liquide mostrano un'espansione da un anno all'altro e con volumi stimati di poco meno di 70 milioni di tonnellate rappresentano il secondo principale caposaldo su cui si basa la crescita del trasporto merci ad Anversa.

Ci sono cifre positive anche per i settori delle merci unitizzate convenzionali e delle rinfuse secche, sebbene complessivamente i risultati totali di entrambi i segmenti siano stati negativi.

La persistente tendenza verso la containerizzazione ha depresso i volumi – fra gli altri – della frutta e della carta.

Nel contempo i volumi del carbone e dei minerali grezzi sono drasticamente calati in tutti i porti nordeuropei.

#### *Contenitori e merci unitizzate*

I volumi dei container sono aumentati del 4,1% nel corso degli ultimi 12 mesi e ci si aspetta che terminino l'anno a 117.979.180 tonnellate.

In termini numerici di contenitori ciò rappresenta 10.056.603 TEU, con un incremento del 4,2%.

Con queste eccellenti cifre di crescita Anversa ha ulteriormente ampliato la propria quota di mercato nel contesto della fascia dei porti Amburgo-Le Havre.

Anversa si è inoltre data da fare per migliorare notevolmente la propria posizione nei traffici con l'Estremo Oriente nel corso degli ultimi anni, a spese dei propri diretti concorrenti Rotterdam ed Amburgo.

La situazione fra le compagnie di navigazione containerizzate internazionali è cambiata sensibilmente negli ultimi anni: le compagnie di navigazione hanno

deciso di collaborare e di costituire alleanze allo scopo di conseguire risparmi sui costi ed efficienze di scala.

Nel 2017 lo scenario dello shipping sarà dominato dalla 2M, dalla Ocean Alliance e dalla THE Alliance, rendendo più importante che mai per i porti assicurarsi il proprio piazzamento nei rispettivi orari delle partenze.

Finora Anversa si è comportata molto bene a questo riguardo.

Nel contempo i volumi di ro/ro sono diminuiti dell'1,9% per un totale di 4.564.619 tonnellate alla fine del periodo di 12 mesi.

Questo risultato negativo è stato dovuto alle prestazioni relative al lato delle



esportazioni, dal momento che le esportazioni alla volta dell'Africa e del Vicino Oriente sono calate rispettivamente del 15% e 18%.

In effetti, le esportazioni alla volta di tutti i paesi attorno al Golfo Persico sono state in flessione.

Dal lato delle importazioni, tuttavia, i volumi ro/ro sono

aumentati del 9,5%.

I volumi di merci unitizzate convenzionali da parte loro si sono contratti del 2,4%, chiudendo l'anno a 9.764.796 tonnellate.

L'acciaio d'altro canto ha sperimentato una forte crescita del 12%, ma i volumi più bassi dei metalli non ferrosi, della carta e cellulosa e della frutta hanno comportato una riduzione generale delle merci unitizzate convenzionali.

### *Rinfuse liquide*

I volumi delle rinfuse liquide quest'anno sono aumentati del 4% sino a 69.653.984 tonnellate e le imprese attive nel deposito in cisterne hanno sperimentato una crescita particolarmente forte.

I volumi di trasporto marittimo per conto dell'industria chimica sono rimasti abbastanza stabili.

### *Rinfuse secche*

I volumi delle rinfuse secche continuano a declinare: dopo quattro trimestri le cifre si sono attestate a 12.441.379 tonnellate, con un calo del 9,8% rispetto allo stesso periodo del 2015.

Più specificamente i volumi dei minerali grezzi, dei fertilizzanti, dei minerali e del carbone hanno mostrato tutti cifre negative.

### *Navi marittime*

Il numero delle navi marittime che scalano Anversa è aumentato dello 0,7% nel 2016: al 31 dicembre ci si aspetta che complessivamente 14.523 navi abbiano visitato Anversa.

Fatta eccezione per l'incremento del numero delle navi, la crescita del tonnellaggio lordo non è stata proprio spettacolare, con un aumento del 9,5% sino a 402.665.000 tonnellate lorde.

Questa cifra illustra bene come le navi che visitano Anversa stiano diventando sempre più grandi: nel 2016 Anversa ha accolto 458 portacontainer da 13.000 TEU o più, mentre l'anno scorso il numero relativo a questa categoria è stato di sole 320 unità.

*(da: [marinelink.com](http://marinelink.com), 29 dicembre 2016)*

## TRASPORTO MARITTIMO

### IL 2017 PORTERÀ DONI AGLI ARMATORI O SI DIMOSTRERÀ DIFFICILE COME IL 2016?

Molto probabilmente, il 2016 non sarà andato a genio alla maggioranza degli armatori di navi, almeno quelli attivi nei principali segmenti, dal momento che tutti quanti hanno dovuto affrontare molteplici difficoltà per tutta una serie di ragioni.

Le rinfuse secche hanno fatto un altro passo verso il riequilibrio, anche se ancora ciò non è stato conseguito, le petroliere e le navi cisterna hanno dovuto sopportare un aumento della pressione verso il basso in conseguenza dell'incremento dell'offerta, mentre nel segmento del trasporto marittimo containerizzato "si è scatenato l'inferno", con la rovina della Hanjin a reclamare il titolo di storia dell'anno in questo settore di attività.

Le petroliere e le navi cisterna hanno dovuto affrontare quest'anno anche il problema delle tariffe di nolo inferiori, dal momento che le nuove costruzioni hanno iniziato ad aumentare.

#### *Il mercato delle rinfuse secche*

Per gli armatori di rinfusiere il 2016 è stato forse più di un anno di transizione, dato che il mercato delle rinfuse secche ha chiuso l'annata notevolmente più in alto rispetto a dove si trovava un anno fa (961 punti rispetto a 478).



Ciò riflette la crescita del mercato nel corso degli ultimi 12 mesi, dal momento che un imponente numero di navi obsolete sono state vendute per essere

rottamate, specialmente nel corso della prima metà dell'anno.

Questo, unitamente al minimo livello di nuove ordinazioni nell'anno, fa presagire bene per il futuro equilibrio del mercato, dopo anni di regressione, principalmente in conseguenza dell'eccesso di offerta di tonnellaggio e di una

crescita della domanda più lenta di quanto ci si aspettasse, dal momento che la Cina ha gradualmente rallentato.

Secondo George Lazaridis della Allied Shipbroking, "può anche darsi che il mercato dei noli stia mostrando di dirigersi verso una fase di correzione della regressione, con un aumento della possibilità che le tariffe possano davvero scendere notevolmente nel corso dei prossimi 2 mesi, ma è improbabile che questo dissuada gli acquirenti, dato che il loro spiccato interesse non è generato dal convincimento che le tariffe di nolo stiano per raggiungere un livello straordinariamente alto nelle settimane finali dell'anno o nel corso dei primi mesi del 2017.

Sicuramente non c'è delusione circa la nostra situazione e nessuno si aspetta di essere in salvo e che sia tutta una navigazione tranquilla da qui in avanti.

Ciò che più sembra di avvertire è che per il momento abbiamo visto il peggio e che, dato che il livello dei noli dovrebbe alquanto incrementarsi rispetto al livello notato nel corso degli ultimi 12 mesi, i prezzi pertanto dovrebbero iniziare a riflettere meglio questo miglioramento.

È più probabile che gli acquirenti, come tali, offrano di più per ciascuna nave e si sentano più fiduciosi di offrire di più dei loro concorrenti anche se questi dovessero innalzare i prezzi rispetto al livello che osserviamo adesso.

Il principale ostacolo al momento attuale sembrano essere le difficoltà da affrontare sul fronte finanziario, dato peraltro che c'è ancora un certo numero di acquirenti "dalle tasche profonde" che probabilmente ora agiranno in modo più deciso al fine di assicurarsi beni patrimoniali prima che i prezzi si incrementino troppo, non tralasciando nel contempo di riservarsi opzioni di finanziamento in una fase successiva, cosa che in ogni caso consentirebbe loro di trovare migliori termini di finanziamento una volta che sia le tariffe di nolo sia il valore dei beni saranno migliorati".



### *Il mercato dei contenitori*

La caduta della Hanjin – e ancora prima per essere onesti – ha innescato una importante ristrutturazione del mercato, dal momento che un numero sempre maggiore di linee di navigazione si sta mettendo assieme, allo scopo di sostenere la regressione al momento in atto.



Più di 150 navi portacontainer sono state rottamate nel corso dell'anno e nessuna compagnia di navigazione di linea ne è stata esente.

Anche la possente Maersk è stata costretta a ristrutturare le proprie attività al fine di ottimizzarle al meglio e di renderle più efficienti.

Nel contempo, le "Tre Grandi" giapponesi MOL, NYK e K Line hanno annunciato l'aggregazione delle proprie attività containerizzate, la CMA CGM ha completato l'acquisizione della NOL e Taiwan ha annunciato l'adozione di provvedimenti allo scopo di offrire supporto finanziario sino a 2 miliardi di dollari USA alle proprie compagnie di linea, cioè Evergreen, Yang Ming ed altre, al fine di metterle in grado di sostenere le perdite per i postumi derivanti dal crollo della Hanjin.

Con tutta probabilità, il 2017 farà segnare ulteriori acquisizioni e fusioni.

### *Il mercato delle petroliere e delle navi cisterna*

Il suddetto mercato dovrà forse affrontare maggiori difficoltà nel corso del 2017, dal momento che l'OPEC ha concordato di ridurre la produzione di approssimativamente 1,2 milioni di barili/giorno sino ad un tetto di 32,5 di barili/giorno con effetto dal 1° gennaio per un periodo di sei mesi.



Ciò si tradurrà in meno carichi dal Medio Oriente, che a sua volta potrà essere controbilanciato in parte dalle rotte dell'Africa Occidentale e

dai traffici atlantici, ma al momento le cose sono alquanto confuse per poter dire con sicurezza quali saranno le conseguenze per il mercato.

Molti analisti sembrano concordare che sarà la parte dell'offerta dell'equazione a costringere gli armatori a rottamare di più, dal momento che le tariffe probabilmente si troveranno di fronte a pressioni aggiuntive, in conseguenza del ritmo delle consegne di nuove costruzioni.

In una recente nota, la MSI (Maritime Strategies International) ha dichiarato che, malgrado i tagli dell'OPEC che hanno avuto un limitato negativo impatto a breve termine, esistono ragioni per essere ottimisti in ordine alle prospettive a lungo termine.

Rispetto ad altri settori del trasporto marittimo, nell'ultimo paio d'anni nel mercato delle petroliere e cisterne si è assistito ad una distinta mancanza di tendenza.

I mercati si sono spostati verso l'alto rapidamente e poi ritirati quasi alla stessa velocità.

L'instabilità e l'incertezza in ordine al mutevole panorama del mercato petrolifero si sono riflesse ed amplificate nel mercato dei noli delle petroliere.

“L'eccesso di offerta di capacità produttiva nel mercato petrolifero si è rispecchiato nella eccessiva capacità di tonnellaggio nel mercato delle petroliere.

Entrambi si stanno adesso riequilibrando e, sebbene ci si aspetti che la crescita della flotta resti elevata nel 2017, i bassi redditi e la ratifica della regolamentazione del trattamento delle acque di zavorra supportano le aspettative della MSI secondo le quali la rottamazione delle petroliere sarà drasticamente più alta nel 2017” afferma il capo analista Tim Smith.

Smith conclude notando come “il mercato delle petroliere, come quello del petrolio, è in una fase di compensazione, rimuovendo l'eccesso di offerta e riequilibrandola.

Quel processo potrebbe richiedere più o meno un anno prima che si possa tornare ad una situazione in cui si possano realizzare guadagni sostenuti, ma noi restiamo ottimisti circa le prospettive a lungo termine”.

### *La normativa*

In termini di regolamentazione per il trasporto marittimo globale, il 2016 probabilmente passerà alla storia come un “punto di svolta” per quanto attiene il “modus operandi” del settore.

In primo luogo, la BWM (Convenzione sulla Gestione delle Acque di Zavorra) è stata ufficialmente ratificata, il che significa che entro settembre del 2017 tutte le navi dovranno essere dotate di qualche tipo di sistema per il trattamento della zavorra.

Tuttavia, l'arco di tempo assai breve è visto dalla maggior parte dei rappresentanti del settore come “irrealistico”, cosa che sta a significare che l'IMO potrebbe senz'altro decidere di estendere la data di scadenza di almeno un altro anno o due, assicurando agli armatori tempo prezioso per valutare quale sarebbe il sistema migliore da installare a bordo delle proprie navi.

Tuttavia, l'aspetto forse più importante dell'anno scorso è stata la storica decisione da parte dell'IMO di fissare un limite all'uso degli oli combustibili marittimi ad elevato contenuto di zolfo entro il 2020, con la conseguenza che

entro quell'anno la flotta marittima globale dovrà consumare olio a basso contenuto di zolfo in tutto il mondo.

Ciò si tradurrà in importanti cambiamenti per quanto attiene i motori navali attuali e futuri, così come per il settore delle raffinerie e del rifornimento di carburante in tutto il mondo, dal momento che gli armatori dovranno trovare nuovi modelli di approvvigionamento per quanto riguarda i carburanti che acquistano.

Il tempo dirà se tali sforzi e la disponibilità di carburante saranno sufficienti affinché il settore si conformi.

Tuttavia, sembra che "la palla abbia cominciato a rotolare" e su questo non si torna indietro.

*(da: hellenicshippingnews.co, 30 dicembre 2016)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### **RECORD: NEL 2016 PIÙ DI 40.000 CONTENITORI TRASPORTATI FRA CINA E GERMANIA**

L'anno 2016 ha fatto registrare un record per le ferrovie tedesche per quanto riguarda i trasporti containerizzati lungo la ferrovia fra Germania e Cina.

“Con oltre 40.000 container, abbiamo movimentato come DB i maggiori volumi di carico attraverso la più lunga ferrovia del mondo.

Si tratta di una buona base per far aumentare il numero di contenitori sino a circa 100.000 entro il 2020, triplicandoli così rispetto al 2014” afferma Ronald Pofalla, direttore generale del dipartimento economia, normativa e regolamentazione delle Ferrovie Tedesche.

Il buon risultato era già stato annunciato alla fine di settembre, quando i volumi di trasporto rispetto all'annata complessiva del 2015 erano già stati superati di 35.000 unità.

I viaggi su distanze lunghe 10-12.000 km normalmente durano dai 12 ai 16 giorni, comprese diverse spedizioni su altri scartamenti ferroviari.

Ciò significa che i servizi offerti dalla DB unitamente alle ferrovie di Polonia, Bielorussia, Russia, Kazakistan, Mongolia e Cina vengono completati in metà tempo rispetto a quello richiesto dal trasporto marittimo.

In particolare, fra i clienti vi sono quelli con merci urgenti come i capi promozionali nel settore dell'abbigliamento e con merci ad alto impiego di capitale come le parti di automobili e l'elettronica.

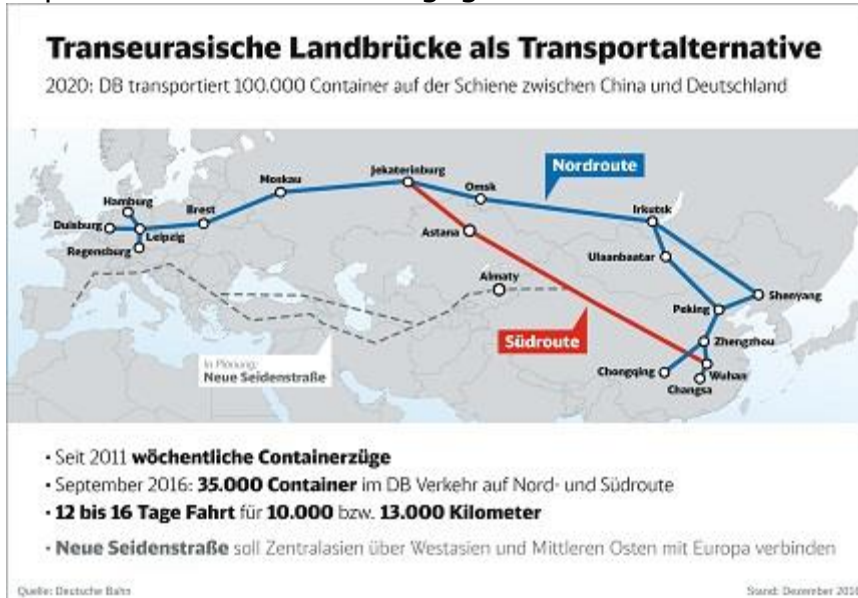
Ad esempio, la DB fornisce sin dal 2011 all'impianto per la produzione di automobili di Shenyang parti di veicoli da Lipsia e Regensburg per conto del gruppo BMW.

L'intensificazione dei traffici fra Cina e Germania è l'obiettivo di un protocollo d'intesa con la CR (China Railway) siglato da Ronald Pofalla a Pechino a marzo del 2016.

Nel 2016 ci sono stati altri progetti di successo per la DB in Cina.

In occasione della visita in Cina della Cancelliera, il presidente della DB Dr. Rüdiger Grube ha sottoscritto un altro protocollo d'intesa relativo ad un progetto a Dalian a giugno.

Esperti della divisione ingegneria e consulenza della DB sono attualmente i primi stranieri a lavorare nel mercato suburbano cinese.



Nell'ambito di un consorzio, i tecnici forniranno servizi di consulenza per le operazioni delle rotte di transito locale nella città di Dalian che ha 6 milioni di abitanti.

Sono altresì in vigore accordi di collaborazione con la CRRC (China

Railway Rolling Stock Corporation) al fine di supportare l'istituzione e l'ottimizzazione di un sistema di manutenzione dei convogli ad alta velocità e di contribuire allo sviluppo di progetti infrastrutturali nei paesi terzi (l'iniziativa della Via della Seta "Una Cintura - Una Via").

La DB è attiva in Cina sin dal 1966.

La DB Schenker vi impiega più di 5.000 persone.

La DB è stata coinvolta nella costruzione della metropolitana di Shanghai, nello sviluppo di una rete ad alta velocità e nella transrapid di Shanghai.

Dal momento che la Cina ora offre buoni prodotti nel settore ferroviario, la DB dalla fine del 2015 è operativa con un ufficio acquisti a Shanghai.

(da: [transportjournal.com/dbcargo.com](http://transportjournal.com/dbcargo.com), 6 gennaio 2017)

## TRASPORTO INTERMODALE

### **LA KOMBIVERKEHR FESTEGGIA IL 2017 CON UN NUOVO SERVIZIO INTERMODALE DA E PER MOERDIJK E CON CAPACITÀ IN PIÙ**

La Kombiverkehr KG, il maggiore fornitore di soluzioni di trasporto intermodale d'Europa, sta festeggiando il nuovo anno con il varo di un nuovo servizio di treni navetta fra Duisburg-Ruhrort Hafen ed il terminal olandese di Moerdijk CCT allo scopo di ampliare la rete eu.NETdirekt+.

Il servizio di nuova introduzione è accompagnato da capacità supplementare su molte delle direttrici attuali della società, il cui proposito è quello di dare impulso alle attività con l'Italia ed il Nord Europa a lungo termine.

Nella rete nazionale, il nuovo treno navetta breve fra Colonia-Eifeltor ed il terminal BASF di Ludwigshafen dovrebbe altresì provvedere alle nuove attività sia in questo corridoio di trasporto che nel contesto di un'ampia gamma di servizi di varco d'accesso.

"Stiamo rispondendo alle richieste dei clienti di maggiore capacità su determinate tratte con una revisione degli orari per il 2016/2017.

Il treno da Colonia a Ludwigshafen da solo copre una distanza di circa 240 km ed è un buon esempio di come i servizi intermodali possano essere effettuati anche sulle tratte più brevi, dal momento che i convogli assicurano anche un importante servizio di raccordo nell'ambito della rete" afferma Robert Breuhahn, amministratore delegato della società con sede a Francoforte.

*Moerdijk potenzia la gamma di prodotti e servizi fra Germania e Paesi Bassi*

Il nuovo collegamento fra il distretto della Ruhr e la provincia olandese del Brabante Settentrionale consente alla Kombiverkehr di incrementare l'attuale gamma di servizi da e per i Paesi Bassi con altre tre coppie di treni alla settimana.

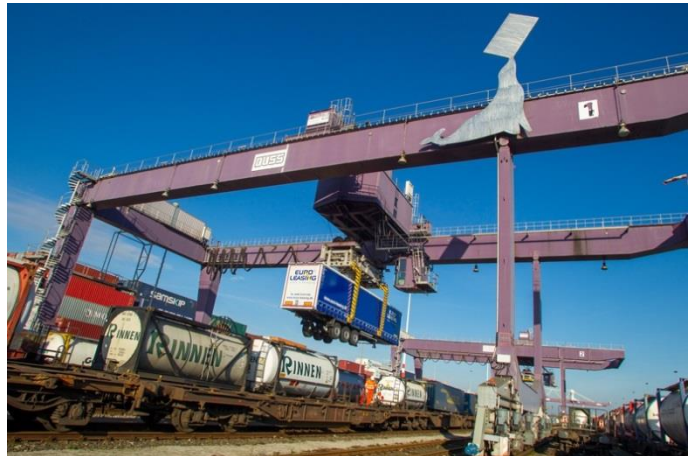
L'intento è quello di incrementare gradualmente la frequenza dei servizi sino a cinque partenze alla settimana in ciascuna direzione.

Il primo giorno di partenza è il 10 gennaio, a partire dal quale i clienti dei settori delle spedizioni e della logistica avranno l'opportunità di prenotare la capacità disponibile da Duisburg-Ruhrort al martedì, giovedì e sabato.

I treni operativi in direzione opposta partiranno da Moerdijk al lunedì, mercoledì e venerdì.

Non solo è possibile lasciare e raccogliere carichi con camion presso il terminal Moerdijk, ma il porto assicura altresì l'accesso ai servizi di traghetto da e per la Gran Bretagna effettuati dalla compagnia di navigazione A2B.

La trazione per il treno è fornita dalla KombiRail Europe, una società ferroviaria specializzata nella linea Betuwe.



*Dieci partenze di treni settimanali in più fra la Germania e Verona*

Poiché i volumi di trasporto fra Germania ed Italia continuano a crescere, la Kombiverkehr sta per aggiungere altre dieci partenze settimanali di treni all'attuale numero di convogli effettuati da e per Verona.

Ciò significa che la società adesso fornisce un totale di 120 partenze settimanali di treni sulla principale traversata alpina via Passo del Brennero.

La frequenza dei servizi è in corso di potenziamento sulle seguenti singole tratte: con effetto dalla seconda settimana del calendario, Amburgo-Verona e viceversa da tre a cinque partenze e Ludwigshafen BASF-Verona e viceversa da sei a otto partenze alla settimana in ciascuna direzione; dal 16 febbraio tre viaggi andata e ritorno settimanali al posto di due fra Kiel e Verona.

*Più tonnellaggio e più partenze alla volta della Scandinavia*

Dal 1° gennaio 2017 Kombiverkehr effettua operazioni con un altro treno da 2.000 tonnellate all'interno della Germania cinque volte alla settimana sulla linea da Duisburg ad Amburgo-Billwerder.

Questo convoglio si collega con i porti tedeschi del Mar Baltico e con vari terminal in Europa settentrionale.

I precedenti colli di bottiglia su questa tratta dovrebbero pertanto essere consegnati al passato.

Con il primo treno aggiuntivo in partenza lunedì 16 gennaio, la società sta inoltre incrementando la frequenza dei servizi sulla tratta Duisburg-Rostock e viceversa da tre a cinque partenze alla settimana in ciascuna direzione.

Gli spedizionieri di merci possono ora farsi trasportare le loro consegne da Rostock nei giorni aggiuntivi di lunedì e mercoledì e da Duisburg al martedì e giovedì.

*Il nuovo treno Colonia-Ludwigshafen e viceversa costituisce un collegamento essenziale per il trasporto nazionale ed internazionale*

Con l'introduzione di un treno fra Colonia-Eifeltor e Ludwigshafen BASF, la Kombiverkehr promette diversi vantaggi in una volta sola.

Anche se la distanza di appena 240 km lo rende un collegamento relativamente breve, la società è ora in grado di dare una risposta positiva alle richieste della clientela anche su questa direttrice di trasporto.

Il nuovo prodotto ferroviario trova in effetti la propria ragion d'essere nei servizi di porta d'accesso per i clienti che si fanno movimentare le proprie consegne su diversi treni nell'ambito della filiera trasportistica.

Nel trasporto internazionale in particolare, gli spedizionieri possono ora raggiungere i loro terminal di destinazione preferiti in Francia, Spagna ed Austria sia da Ludwigshafen che da Colonia.

Barcellona Morrot e Wels sono collegati a Colonia-Eifeltor, ad esempio, un servizio che l'operatore in precedenza non era in grado di offrire.

Dal momento che la capacità complessiva si è ora incrementata nei servizi esistenti fra Colonia e la Grecia e fra Colonia e la Turchia via Trieste, le consegne possono essere trasportate non solo con servizi ferroviari diretti, ma anche – se la domanda fosse molto alta – con i servizi di porta d'accesso via Ludwigshafen.

Il nuovo servizio fra Duisburg-Ruhrort Hafen (DUSS) e Moerdijk nei Paesi Bassi con un collegamento diretto di traghetti da e per la Gran Bretagna assicura l'opportunità – e non solo per gli spedizionieri di merci sotto contratto con l'industria chimica – di farsi movimentare le consegne per mezzo di un trasporto intermodale eco-compatibile con effetto dal 10 gennaio 2017.

*(da: kombiverkehr.de, 4 gennaio 2017)*



## TRASPORTI ED AMBIENTE

### **L'IMO ESPRIME OBIEZIONI CIRCA LO SCAMBIO DELLE EMISSIONI MARITTIME DELL'UNIONE EUROPEA**

L'inclusione del trasporto marittimo internazionale nel sistema europeo potrebbe minare l'impegno globale finalizzato a ridurre le emissioni di gas serra, afferma il segretario generale dell'IMO Kitack Lim.

Con una lettera aperta, Lim ha scritto a Martin Schulz (presidente del Parlamento Europeo), Jean-Claude Juncker (presidente della Commissione Europea) e a Donald Tusk (presidente del Consiglio Europeo), esprimendo la propria preoccupazione che l'inclusione del trasporto marittimo all'interno dello EU-ETS (sistema di scambio delle emissioni dell'Unione Europea) possa indebolire l'impegno inteso a ridurre le emissioni di gas serra derivanti dallo shipping su base globale.

La lettera fa seguito ad una decisione della Commissione Ambiente del Parlamento Europeo secondo cui le emissioni derivanti dalle navi dovrebbero essere incluse nello EU-ETS a partire dal 2023, se l'IMO non dovesse prendere un ulteriore provvedimento a livello globale per ridurre le emissioni di gas serra per il trasporto marittimo internazionale entro il 2021.

Nella lettera, Lim riconosce che l'Unione Europea ha una politica ambiziosa in ordine alle emissioni ed ammette che gli stati membri potrebbero voler accrescere il progresso fatto fino ad oggi.

Tuttavia, mette in guardia rispetto all'estensione dello EU-ETS includendovi le navi.

La International Chamber of Shipping ha già dichiarato la propria opposizione ai piani dell'Unione Europea.

"Sono preoccupato dal fatto che una decisione definitiva nel senso di estendere lo EU-ETS alle emissioni del trasporto marittimo non solo sarebbe prematura ma andrebbe seriamente ad impattare sul lavoro dell'IMO riguardo alle emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo internazionale.

L'inserimento delle emissioni delle navi nello EU-ETS rischia in modo significativo di minare l'impegno a livello globale" afferma Lim.

Lim ritiene che le iniziative unilaterali o regionali che confliggano con le azioni (o le indeboliscano) attentamente valutate e deliberate dalla comunità globale presso l'IMO minaccino la fiducia a livello mondiale nel coerente ed uniforme sistema di regolamentazione sviluppato dall'IMO.

La COP 21 (Parigi 2015) non fa riferimento ad emissioni derivanti dal trasporto marittimo internazionale a causa della natura globale del settore e della difficoltà di attribuire le emissioni di una nave ad un singolo stato.

Tuttavia, Lim sostiene che il lavoro dell'IMO sul controllo delle emissioni di gas serra mostri come sia stata intrapresa una decisa iniziativa.



L'IMO continua a perseguire l'obiettivo di una soluzione pienamente globale per lo shipping internazionale, conseguita attraverso la cooperazione fra tutti i suoi stati membri, compresi quelli dell'Unione Europea.

Lo scorso ottobre la commissione ambiente dell'IMO ha adottato un sistema per la raccolta dei dati relativi al consumo dell'olio combustibile delle navi che sarà obbligatorio e verrà applicato globalmente.

Ciò avverrà in prima battuta con un approccio in tre fasi che comporterà una decisione informata in ordine a se sia necessaria qualche altra misura al fine di accrescere l'efficienza energetica e provvedere alle emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo internazionale.

Se dovesse essere così, allora occorrerebbe prendere in considerazione opzioni di natura politica. Queste misure sono state consensualmente decise dagli stati membri dell'IMO, fra cui gli stati membri dell'Unione Europea.

Nella sua lettera, Lim afferma che questo non solo dimostra la preminenza ed il ruolo dell'IMO quale ente globale per lo sviluppo e l'attuazione delle direttive inerenti il trasporto marittimo internazionale, ma inoltre riafferma che l'IMO è il solo organismo appropriato per portare avanti questo lavoro e conseguire le necessaria cooperazione politica di tutti i governi rappresentati presso l'IMO, compresi gli stati membri dell'Unione Europea.

Lim aggiunge che "tale cooperazione politica è importante al fine di far sì che tutti i paesi agiscano insieme per assicurare che nessuno venga lasciato indietro".

*(da: worldcargonews.com, 9 gennaio 2017)*

## LOGISTICA

### **SOLO UNA COMPLETA DIGITALIZZAZIONE COMPORTERÀ NOTEVOLI RISPARMI PER LA LOGISTICA**

Secondo l'amministratore delegato di un importante fornitore di tecnologia per il trasporto merci e la logistica, le filiere digitali della distribuzione sono forti quanto lo sono i loro anelli più deboli: ciò significa che solo una connettività elettronica completa fra fornitori, spedizionieri e linee di navigazione potrà realizzare risparmi commerciali di rilievo.

Alex Ruf, amministratore delegato della Centrolene Solutions, ha detto a *Lloyd's Loading List* che l'attuale processo di comunicazione e scambio di dati fra clienti e fornitori, o fra spedizionieri e vettori, è, nella maggior parte dei casi, manuale o semiautomatico, una situazione che ha reso quasi impossibili le prenotazioni trasparenti in tempo reale e la gestione della capacità.

"Solo la connettività fra tutte le parti mediante una terza parte, come la piazza di mercato (borsa online), apporterà una completa trasparenza con la necessaria automazione" afferma.

"Questa poi diventerà una situazione vantaggiosa per tutti, il che significa un completo accesso e la trasparenza dei prezzi per i caricatori, nonché l'automazione per spedizionieri di merci e vettori, risultando in una significativa riduzione dei costi operativi".

Parlando dopo che la Maersk Line aveva annunciato i propri ambiziosi piani di digitalizzare rapidamente le proprie transazioni inerenti al trasporto marittimo ed alla filiera distributiva allo scopo di ridurre i costi, generare nuovi proventi e migliorare l'esperienza dei clienti, Ruf ha dichiarato che la digitalizzazione non aiuterebbe le linee di navigazione containerizzate ad affrontare il sostanziale squilibrio fra offerta e domanda di slot che ha comportato il crollo delle tariffe, ma ha affermato che l'incremento dell'uso delle nuove tecnologie digitali realizzerebbe ancora notevoli vantaggi per tutti i soggetti interessati.

"Assistiamo già alla presenza della automazione e della digitalizzazione in diverse aree della filiera distributiva dei trasporti" ha aggiunto.

"Ad esempio, l'interscambio elettronico dei dati (EDI) fra grandi caricatori e spedizionieri di merci e la prenotazione online che gli spedizionieri usano per prenotare i noli con i vettori.

È difficile fare dei numeri al riguardo in ordine alle transazioni a livello globale, ma si tratta di una tendenza che sta accelerando e dando vantaggi per lo più ai pionieri del settore”.

Molteplici associazioni imprenditoriali utilizzano un’ampia gamma di ecosistemi digitali e negli ultimi anni sono stati varati modelli transattivi nel tentativo di assicurarsi una fetta della redditizia torta delle transazioni inerenti alla filiera distributiva marittima.

Anche linee di navigazione come la Maersk ed importanti fornitori di logistica integrata sono corsi a progettare nuovi prodotti al fine di far sì di non essere lasciati indietro dalla rivoluzione digitale.

La Centrolene Solutions già fornisce servizi di rete relativi ai noli basati sull’informatica e la piattaforma tecnologica per la Centrolene Network, una rete di spedizionieri, e adesso sta sviluppando una nuova piazza di mercato denominata book-cargo.com che secondo Ruf dovrebbe consentire ai vettori marittimi di gestire le tariffe quotate agli spedizionieri ed ai proprietari della merce.

Ruf sostiene che i modelli digitali di piazze di mercato sarebbero i fattori fondamentali che stanno dietro ad una digitalizzazione dell’offerta di successo.



“Alcune piazze di mercato si stanno attualmente concentrando solamente sull’interazione fra prezzi e quotazione tra spedizionieri e caricatori, mentre altre si sono già concentrate sulle prenotazioni dai caricatori

agli spedizionieri” afferma Ruf.

“Con il nostro sistema, gli spedizionieri di merci saranno in grado di fornire quotazioni ai caricatori automaticamente ed i caricatori disporranno di una completa trasparenza dei prezzi e saranno in grado di prenotare i noli con lo spedizioniere di loro scelta attraverso questa piazza di mercato”.

Il book-cargo.com dovrebbe essere lanciato nel corso del primo trimestre del 2017.

Ruf afferma che la massima funzionalità della piazza di mercato che esso creerebbe potrà essere realizzata solo se tutte le parti venissero collegate al sistema tramite EDI.

“Ci aspettiamo che i costi operativi e quelli correlati alle vendite per i clienti possano ridursi del 50% e che la gestione della capacità possa migliorarsi del 40%” ha aggiunto.

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

## LEGISLAZIONE

### NUOVO ANNO – NUOVE REGOLE

Il 1° gennaio è tradizionalmente il giorno in cui una nuova normativa e gli emendamenti alle regole esistenti entrano in vigore.

L'anno 2017 non sarà diverso.

La nuova regolamentazione che potrebbe incidere sulle operazioni riguarda i seguenti argomenti.

*Codice Internazionale dei Carichi Solidi alla Rinfusa Marittimi (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC Code) (MSC.393(95))*

Gli emendamenti 03-15, che sono in vigore a titolo facoltativo dal 1° gennaio 2016, diventeranno obbligatori dal 1° gennaio 2017.

Essi comprendono gli aggiornamenti agli attuali singoli programmi in ordine ai carichi di rinfuse solide, 19 nuovi programmi relativi ai carichi ed i riferimenti ai recenti emendamenti alla SOLAS, unitamente alle informazioni aggiornate ai sensi del Codice IMDG.

V.: <http://www.nepia.com/our-services/loss-prevention/signals-online/regulation/imsbc-code/imsbc-code-2015-amendments-mandatory-from-1-january-2017/>

*Codice Internazionale delle Merci Pericolose Marittime (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) (MSC.406(96))*

Gli emendamenti al Codice IMDG sono facoltativi dal 1° gennaio 2017 e saranno obbligatori dal 1° gennaio 2018.

Gli operatori navali che intendono trasportare merci pericolose imballate sono incoraggiati a prendere in considerazione l'adozione delle modifiche già dal 1° gennaio 2017.

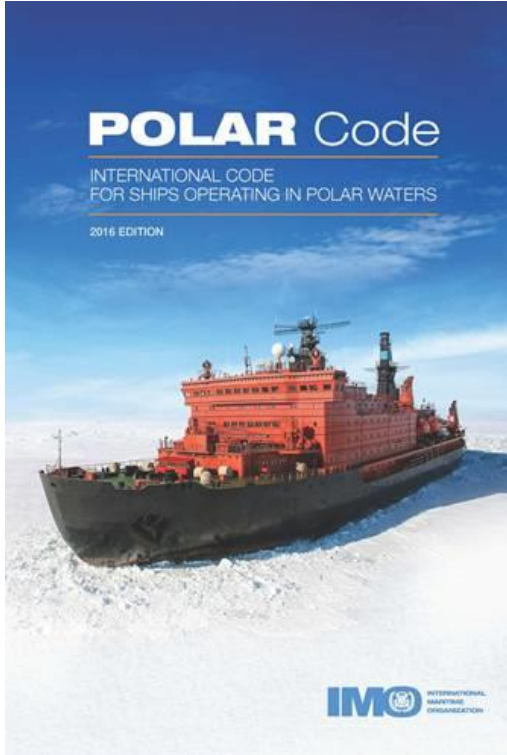
C'è un notevole quantitativo di modifiche al codice e di conseguenza l'IMO ha completamente rivisto i volumi 1 e 2 del codice.

Il volume relativo alle integrazioni resterà lo stesso dell'edizione 2014.

V.: <http://www.nepia.com/our-services/loss-prevention/signals-online/regulation/imdg/imdg-amendments-voluntary-from-1-january-2017/>

*Codice Internazionale per le Navi Operative nelle Acque Polari (International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code))*

Il Codice Polare entrerà in vigore il 1° gennaio 2017 ed è finalizzato a promuovere la sicurezza personale e a ridurre la minaccia ambientale apportata dalle navi operative nelle regioni polari.



Il codice pertanto include nuove regole inerenti a molte questioni fra cui la progettazione e costruzione navale, l'equipaggiamento di bordo, gli standard di addestramento e le procedure operative.

L'introduzione del Codice Polare avrà conseguenze anche in ordine ad un certo numero di emendamenti correlati alla MARPOL ed alla SOLAS.

Anche questi ultimi sono effettivi dal 1° gennaio 2017.

V.: <http://www.nepia.com/news/industry-news/polar-code-coming-into-force/>

*Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento derivante dalle Navi – Allegato I (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)) Annex I*

Regolamento 12 – Serbatoi per gli Oli Residui (Liquami) (MEPC.266(68)) – l'emendamento si applica a tutte le navi nuove (>400 t.l.) dal 1° gennaio. Navi esistenti.

I serbatoi possono essere dotati di drenaggi (con valvole autochiudenti fatte funzionare manualmente ed accorgimenti per il conseguente monitoraggio visivo delle acque trattate) che portino ad un serbatoio di ritenzione idrica delle acque di sentina oleose o ad un pozzo di sentina; oppure possono essere dotati di una sistemazione alternativa, appurato che essa non si colleghi direttamente al sistema di tubature di sentina.

Le tubature di scarico del serbatoio dei fanghi e le tubature delle acque di sentina possono essere collegate ad una connessione di scarico comune purché essa non consenta il trasferimento di fanghi al sistema di sentina.

*Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare (International Convention for the Safety Of Life At Sea (SOLAS))*

- Capitolo II-1, Parte G, Regola 56 – Navi che utilizzano combustibili a basso punto di infiammabilità (MSC.392(95))
- Capitolo II-1, Parte G, Regola 57 – Requisiti per le navi che utilizzano combustibili a basso punto di infiammabilità (MSC.392(95))
- Capitolo II-2, Parte B, Regola 4 – Probabilità di ignizione (MSC.392(95))
- Capitolo II-2, Parte C, Regola 11 – Integrità strutturale (MSC.392(95)) – chiarisce le disposizioni correlate agli strumenti secondari di presa d'aria dei serbatoi di carico al fine di assicurare un'adeguata sicurezza nei confronti dell'eccesso e della carenza di pressione nel caso che una valvola d'isolamento del serbatoio di carico venga danneggiata o inavvertitamente chiusa
- Capitolo II-2, Parte G, Regola 20 – Protezione del Veicolo, Categoria Speciale e Spazi Ro-Ro (MSC.392(95)) – inerente alle prestazioni di ventilazione
- Capitolo XIV – Misure di Sicurezza per le Navi Operative nelle Regioni Polari (MSC.386(94))

*Convenzione Internazionale sugli Standard di Addestramento, Certificazione e della Guardia dei Marinai (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW))*

Il 1° gennaio 2017 segna la fine del periodo transitorio quinquennale per l'introduzione degli emendamenti di Manila 2010 alle STCW.

V.: <http://www.nepia.com/our-services/loss-prevention/signals-online/regulation/imo/imo-recommends-practical-approach-to-stcw-amendments/>

- STCW Manila 2010 – Codice – Capitolo I – Guida relativa a Definizioni e Chiarimenti (STCW.6/Circ. 11)
- STCW Manila 2010 – Codice – Capitolo V – Guida relativa ai Requisiti Speciali di Addestramento per il Personale in Determinati Tipi di Navi (STCW.6/Circ. 11)
- STCW Manila 2010 – Codice – Capitolo V – Standard relativi ai Requisiti Speciali di Addestramento per il Personale in Determinati Tipi di Nave (MSC.397(95))
- STCW Manila 2010 – Convenzione – Capitolo I – Provvedimenti Generali (MSC.396(95))



- STCW Manila 2010 – Convenzione – Capitolo V - Requisiti Speciali di Addestramento per il Personale in Determinati Tipi di Nave (MSC.396(95))

*Codice Internazionale per la Sicurezza delle Navi che utilizzano Gas o Combustibili a Basso punto di infiammabilità (International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels (IGF Code))*

Si tratta di un codice obbligatorio per le navi alimentate a gas o ad altri combustibili a basso punto di infiammabilità.

Contiene disposizioni obbligatorie per la predisposizione, l'installazione, il controllo ed il monitoraggio delle macchine, dell'equipaggiamento e dei sistemi che utilizzano carburanti a basso punto di infiammabilità, concentrandosi inizialmente sul gas naturale liquido.

*Aree di controllo delle emissioni cinesi*

Sono state create in Cina tre aree di controllo delle emissioni allo scopo di ridurre il livello dell'inquinamento atmosferico generato dalle navi e concentrare l'attenzione sul contenuto di zolfo dei carburanti.

Le tre aree sono il Delta del Fiume delle Perle, il Delta del Fiume Yangtze ed il Mar di Bohai.

Dal 1° gennaio 2017 le navi all'ormeggio in un porto primario all'interno di un'area di controllo delle emissioni deve utilizzare carburante con un contenuto massimo di zolfo pari allo 0,5%, fatta eccezione per un'ora dopo l'arrivo ed un'ora prima della partenza.

V.: <http://www.nepia.com/news/industry-news/china-emission-control-areas-starupdatestar/>

*(da: hellenicshippingnews.com, 3 gennaio 2017)*

## PROGRESSO E TECNOLOGIA

### LA DB CARGO SCEGLIE LE LOCOMOTIVE IBRIDE DELLA TOSHIBA

La DB Cargo ha siglato un accordo di cooperazione con la Toshiba allo scopo di utilizzare la tecnologia di veicoli ferroviari ibridi della società giapponese.

L'accordo comporta uno studio di fattibilità per lo sviluppo congiunto ed il conseguente acquisto di un numero iniziale di 100 nuove locomotive ibride da parte della DB Cargo.

I veicoli ibridi saranno utilizzati nelle operazioni di trasporto regionale e, oltre ad una significativa riduzione del consumo di diesel ed a costi di manutenzione inferiori, aumenteranno la disponibilità media del parco locomotive.

Ci si aspetta che i primi veicoli per i collaudi saranno messi a disposizione alla fine del 2019.

Il prezzo di acquisto non è stato rivelato.

La Toshiba è altresì membro di un consorzio di partenariato capeggiato dalla



società di leasing di locomotive con sede a Monaco RailPool (una partecipata della Oaktree e della GIC), che rileverà le vecchie locomotive per il trasporto merci delle Classi 151 e 155 appartenenti alla DB Cargo immettendole in un paniere patrimoniale allo

scopo di fare uso di queste risorse sotto forma di un modello di leasing di capacità.

Il paniere patrimoniale conterrà 200 locomotive e darà alla DB Cargo la possibilità di noleggiare capacità di trazione in modo efficiente in linea con i cambiamenti della domanda.

“L’obiettivo è quello di promuovere lo sviluppo del mercato dell’offerta per le locomotive dedicate al trasporto merci e le componenti in cooperazione con la

Toshiba” afferma Jürgen Wilder, presidente del consiglio di amministrazione della DB Cargo.

“Ciò fornirà alla DB Cargo l’accesso alle nuove tecnologie che non sono attualmente disponibili sotto questa forma nel nostro mercato nazionale.

In cambio, quale maggiore operatore di trasporto merci ferroviario in Europa, potremo spianare la via alla Toshiba per farla entrare nel mercato europeo, di modo che questa si configura come una situazione vantaggiosa per tutti”.

Nell’ambito delle proprie attività di gestione del patrimonio, il consorzio ha creato il primo mercato di materiale rotabile usato che gli consentirà di noleggiare capacità di trazione flessibile e con breve preavviso.

La Deutsche Bahn resterà responsabile della manutenzione delle locomotive.

Il parco della DB Cargo di locomotive da manovra ha un’età media di 40 anni, il che significa che presto esse raggiungeranno la loro vita massima di servizio.

La DB Cargo afferma di avere pertanto optato per una tecnologia ibrida innovativa già ad uno stadio precoce per provvedere alle proprie esigenze di sostituzione ed allo stesso tempo per accumulare esperienza per quanto attiene la manutenzione e le riparazioni.

“Il ritmo delle innovazioni nelle attività di trasporto merci ferroviario sta rallentando e la concorrenza è scarsa dal momento che molti produttori hanno interrotto le proprie attività in questo settore” sostiene la DB Cargo.

“Ciononostante, i soggetti tecnologici asiatici di primo piano non sono ancora riusciti a radicarsi nel mercato europeo.

Ciò si può principalmente attribuire alla loro insufficiente esperienza nelle operazioni ferroviarie europee, alle complicate procedure di approvazione ed alla carenza di partner idonei.

La DB Cargo cerca di superare questi ostacoli in collaborazione con la Toshiba e di rendere il mercato europeo inerente alla tecnologia dei veicoli ferroviari una proposta più allettante per il futuro”.

*(da: worldcargonews.com, 9 gennaio 2017)*

## STUDI E RICERCHE

### CARICATORI IN ALLERTA PER LE TARIFFE DELL'ASIA-EUROPA

Secondo l'analista in materia di trasporto marittimo containerizzato Drewry, i caricatori possono aspettarsi quest'anno incrementi sia dei prezzi di mercato a pronti che delle tariffe contrattuali dal momento che la crescita ritorna nei fondamentali traffici Asia-Nord Europa, per quanto il probabile lento tasso di crescita limiterà qualsiasi impennata delle tariffe a pronti.

La Drewry afferma che le tariffe a pronti nel fondamentale traffico containerizzato in direzione ovest dall'Asia al Nord Europa ha toccato il suo punto più alto da 20 mesi ora che la domanda sulla rotta sta finalmente emergendo dalla sua lunga recessione.

"Successivamente a quella che è stata una generalmente deludente alta stagione del terzo trimestre, la domanda è aumentata dell'1,3% da un anno all'altro ad ottobre, cosa che nella sua qualità di più rapido ritmo di crescita da luglio dà una chiara indicazione della opprimente lenta natura della ripresa" nota l'analista.

"Tuttavia, anche se il ritmo di crescita non avrà fatto scattare nessun autoveloce, la serie di quattro mesi positivi consecutivi sino ad ottobre compreso è stata comunque sufficiente ad accrescere la media nel corso dei 12 mesi per le spedizioni in direzione ovest sino allo 0,4% nel mese: è stata la prima volta che ha interrotto la posizione neutrale da giugno del 2015".

Sebbene i numeri dell'intera annata non siano ancora disponibili, la Drewry ritiene che la crescita più sostenuta nei due mesi finali dell'anno "a giudicare dallo stabile aumento delle tariffe di nolo del mercato a pronti da novembre" porterà il mercato in prossimità della propria previsione in ordine ai traffici dell'intera annata di una crescita dell'1,5%".

La capacità in direzione ovest disponibile nei mesi finali del 2016 è rimasta al di sotto del livello visto nella medesima fase del 2015 dal momento che i vettori hanno saggiamente deciso di non ritornare troppo sul mercato dopo la debole alta stagione" sottolinea la Drewry.

"Anche se a dicembre si è vista la reintroduzione di qualche slot, la capacità è stata ancora in ribasso del 4% da un anno all'altro".

L'analista sostiene che la fiacca domanda nel terzo trimestre ha abbassato l'utilizzazione media delle navi dal 97% di luglio all'87% di ottobre, cosa che ha contribuito ad un calo del 25% delle tariffe a pronti a ottobre.

Peraltro, ci si aspetta di vedere cifre relative all'utilizzazione prossime al 100% a dicembre e gennaio, "ed i rapporti indicano che alcuni vettori hanno rifiutato qualche carico che avrebbe pagato di meno a causa di temporanee limitazioni di spazio".

La Drewry nota come le tariffe a pronti, incoraggiate dalla tradizionale impennata della domanda nel periodo precedente il Nuovo Anno Cinese, che quest'anno inizia prima dell'anno scorso il 28 gennaio, siano balzate in alto nelle ultime settimane, tanto che l'indice di riferimento da Shanghai a Rotterdam del World Container Index della settimana scorsa ha fatto segnare un nuovo picco rispetto agli ultimi 20 mesi pari a 2.210 dollari USA per un contenitore da 40 piedi.



"Ciò rappresenta una significativa maggiorazione dell'80% rispetto alla medesima tariffa di appena 14 settimane fa all'inizio di ottobre" nota la Drewry, aggiungendo: "Il miglioramento del mercato a pronti nell'Asia-Europa giunge in un momento perfetto per i vettori attualmente impegnati nei negoziati contrattuali con i caricatori e, anche se parte delle navi non ci saranno più dopo il Nuovo Anno Cinese, le tariffe per i proprietari del carico beneficiari saranno alla fine più alte di quanto non lo fossero di questi tempi l'anno scorso".

Al fine di attenuare le previsioni di ribasso della domanda, un certo numero di partenze a vuoto sono state annunciate per la settimana delle celebrazioni del Nuovo Anno Cinese, sottolinea l'analista.

Conclude la Drewry: "La crescita sta finalmente tornando in questo mercato di fondamentale importanza, che è essenziale per i vettori che stanno cercando di indirizzare le proprie nuove grosse navi.

Tuttavia, è probabile che la crescita resti lenta, cosa che metterà il coperchio su qualsiasi escursione delle tariffe a pronti".

*(da: lloydsloadinglist.com, 10 gennaio 2017)*

## SICUREZZA E PROTEZIONE

### **QUALI PROVVEDIMENTI DOVREBBE ADOTTARE UN ARMATORE PRUDENTE QUANDO RIPORTA IN SERVIZIO LE PROPRIE NAVI DOPO UN LUNGO PERIODO DI INATTIVITÀ?**

La riattivazione dal disarmo è fondamentale dato che la nave potrebbe essere stata fuori servizio per un certo numero di mesi e quindi il Club degli Armatori ha stabilito delle direttive d'ispezione in ordine alle riattivazioni dal disarmo (Regola 35).

Il grado dei lavori per la riutilizzazione dovrebbe dipendere da se la nave sia stata posta in rimessaggio a caldo o in rimessaggio a freddo, dalla lunghezza del periodo in cui la nave è stata in disarmo e dal grado di manutenzione effettuata nel corso del periodo di inattività.

Ci sono molte misure da prendere in considerazione quando si prepara la riutilizzazione di una nave dopo il disarmo.

Quella che segue è una guida non esaustiva per le riattivazioni dopo il disarmo.

Le procedure inerenti a classe/bandiera/compagnia di navigazione dovrebbero essere consultate prima di cominciare ad immettersi nei traffici.

Nel caso di un disarmo prolungato, dovrebbero essere tenuti in debita considerazione i collaudi in mare della nave, se del caso, al fine di una corretta valutazione della nave e del suo equipaggio.

#### *Equipaggio*

Anche se la nave ha ridotto il proprio equipaggio nel corso del periodo di disarmo su autorizzazione dell'amministrazione di bandiera, è imperativo che prima della riattivazione la nave venga adeguatamente dotata di equipaggio con personale competente ed esperto.

Questo potrebbe non applicarsi alle navi con equipaggio certificato.

#### *Ispezione e certificazione*

Nel caso che lo stato di disarmo sia stato avallato da una Bandiera e/o una Classe quando la nave è andata in disarmo, l'intenzione di riattivarla dev'essere loro comunicata preventivamente.

Devono essere intraprese tutte le ispezioni richieste dalla Bandiera e/o dalla Classe per rimettere la nave in servizio attivo.

Sarebbe prudente notificarlo alle autorità portuali locali nel caso esistesse qualche specifica direttiva portuale.

Si dovrebbe prendere in considerazione una revisione del sistema di gestione della sicurezza personale sulla nave quando quest'ultima sia stata in disarmo per un lungo periodo.

Ai sensi delle Regole potrebbe anche essere richiesta un'ispezione per la riattivazione da parte del Club degli Armatori.

### *Condizioni strutturali*

Questo aspetto potrebbe essere stato trascurato nel corso del periodo di disarmo e pertanto dovrà essere effettuata una valutazione dello scafo e delle altre componenti strutturali della nave allo scopo di assicurare che la nave sia strutturalmente solida per poter ricominciare ad operare nei traffici.

Ciò dovrebbe comprendere l'esame dello scafo della nave e delle prese a mare per far sì che essi siano privi di incrostazioni marine.

### *Macchinari di coperta*

Tutto l'equipaggiamento di coperta, comprese le attrezzature di ancoraggio, ormeggio e sollevamento (gru, paranchi ecc.) dev'essere collaudato affinché possa operare correttamente.



Le ancore devono essere controllate per far sì che non si siano incrostate nel corso del periodo di disarmo, cosa che potrebbe ritardare il loro ritiro.

### *Sala macchine*

Tutte le macchine, compresi i motori principali, devono essere collaudate affinché possano funzionare in modo soddisfacente.

L'analisi degli olii lubrificanti dovrebbe essere effettuata come richiesto.

Anche gli allarmi di emergenza ed i sistemi di spegnimento dovrebbero essere collaudati.

### *Idoneità al trasporto di carichi*

Dev'essere controllata la pulizia degli spazi di carico comprese le condizioni dei rivestimenti, ove applicabili.

Tutti i sistemi di pompaggio, gli allarmi di alto livello del serbatoio e gli allarmi di alto livello della sentina devono essere controllati al fine di renderli operativi.

Nel caso delle chiatte, se sono dotate di sponde, devono essere controllate le condizioni di queste ultime.

La resistenza alle condizioni meteorologiche delle coperture dei boccaporti di carico dev'essere controllata e portata alle buone condizioni richieste.

### *Strumenti salvavita/Equipaggiamento antincendio*

Si dovrebbe verificare che tutti i controlli di servizio degli strumenti salvavita e dei dispositivi antincendio fissi e portatili siano aggiornati e che essi siano in buone condizioni per l'uso prima della riattivazione.

### *Equipaggiamento di navigazione e comunicazione*

Tutto l'equipaggiamento di navigazione dev'essere testato secondo le istruzioni del produttore e revisionato come richiesto.

I sistemi elettronici sono soggetti a deterioramento quando non vengono utilizzati per periodi prolungati.

Pertanto, bisogna appurare che essi funzionino per un periodo di tempo sufficiente prima di tornare in uso effettivo.

La copertura sarà soggetta ad un'ispezione relativa alle condizioni della nave, ai sensi della Regola 35, se sia stata in disarmo per un periodo di sei mesi o più, nel caso che la nave sia entrata nell'Associazione per tutto o parte del periodo di disarmo.

L'ispezione dev'essere effettuata da un ispettore nominato dall'Associazione.

Tutti i costi correlati sono completamente a carico dell'associato.

Spetta all'associato l'onere di avvisare l'Associazione che la nave sta per essere riattivata non meno di sette giorni prima che la nave parta dal luogo di disarmo.

Se dovesse verificarsi qualcosa a seguito delle ispezioni il loro costo sarà completamente a carico dell'associato.

*(da: hellenicshippingnews.com, 13 gennaio 2017)*



**IN CALENDARIO**

- 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.