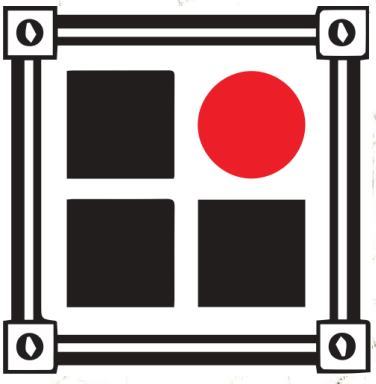

Council Of Intermodal Shipping Consultants

Notiziario

15 Marzo 2017

Link road, rail, sea!

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

ANNO XXXV
Numero del 15 marzo 2017

PORTI

L'ISTMO MESSICANO FARÀ CONCORRENZA AL CANALE DI PANAMA ..... Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LA "NAVE FANTASMA" SARÀ IL FUTURO DEL TRASPORTO MARITTIMO ..... " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

LA UIC PROTESTA PER LA DISDETTA DELL'ACCORDO SULLO SCAMBIO DI PALLET ..... " 10

TRASPORTO STRADALE

SI RIACCENDONO LE TENSIONI FRA EST ED OVEST POICHÉ LA POLONIA SI BATTE CONTRO LE REGOLE SUL LAVORO DEI CAMIONISTI ..... " 13

TRASPORTO INTERMODALE

NUOVO SERVIZIO INTERMODALE DAL PORTO DI ANVERSA PER RENO, RUHR E MENO ..... " 17

TRASPORTO FLUVIALE

MIGLIORAMENTI SUL CANALE NAVIGABILE DEL RENO ..... " 20

LEGISLAZIONE

IL SETTORE DELLO SHIPPING STA REAGENDO IN MANIERA ECCESSIVA ALLA TEMPISTICA DELLA REGOLAMENTAZIONE? ..... " 22

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA MAERSK SI ASSOCIA ALLA IBM PER DIGITALIZZARE IL PROCESSO DELLA FILIERA DISTRIBUTIVA 27

STUDI E RICERCHE

SECONDO LO STUDIO DELLA DELOITTE IL MANTENIMENTO ED IL RILANCIO DELLA COMPETITIVITÀ DEL SETTORE DELLO SHIPPING EUROPEO RICHIEDONO UN CAMBIAMENTO DELLE PRIORITÀ POLITICHE ..... " 30

REEFER

VOLUMI REEFER DELLA VIA DELLA SETA EUROPA-CINA IN AUMENTO, MA PER QUANTO TEMPO? Pag. 35

IN CALENDARIO ..... " 38

15 marzo 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

L'ISTMO MESSICANO FARÀ CONCORRENZA AL CANALE DI PANAMA

Un investimento da 3 miliardi di pesos (153 milioni di dollari USA) tenta di spronare lo sviluppo economico del corridoio oceanico dell'Istmo di Tehuantepec per mezzo di un progetto onnicomprensivo che collegherà il Golfo del Messico all'Oceano Pacifico ed al rivale Canale di Panama.

L'annuncio è stato fatto dal governatore dello stato di Oaxaca che ha spiegato come il progetto includa la costruzione di una tratta autostradale diretta fra le città portuali di Salina Cruz nell'Oaxaca e Coatzacoalcos nello stato di Veracruz.

Alejandro Murat Hinojosa ha affermato che l'autostrada da 700 milioni di pesos ridurrà i tempi di viaggio fra i due porti rispetto alle attuali quattro ore.

Il pacchetto di investimenti è strutturato come segue.

- Inizierà subito una procedura per l'espletamento di una gara di appalto allo scopo di trovare un operatore per il sistema ferroviario fra le due città.

- La raffineria di petrolio Antonio Dovalí Jaime di Salina Cruz sarà ammodernata e predisposta per un nuovo oleodotto attraverso l'istmo.

  Inoltre, sono stati assegnati 100 milioni di pesos per ammodernare il porto.

- Un parco agroindustriale da 500 milioni di pesos.

- 250 milioni di pesos per lo sviluppo di energia rinnovabile mediante parchi eolici ed impianti di energia solare.

- Oltre mezzo miliardo di pesos per dare impulso ad 11 settori, fra cui quelli del mescal, del limone, dell'ananas, del caffe e del legname, e collegarli ad investitori privati ed università locali nel tentativo di migliorare i traffici locali, nazionali ed internazionali.

Alcuni aspetti dell'investimento nella regione sono stati annunciati in precedenza, come il nuovo aeroporto e la base militare nella città di Ixtepec, situata ad un'ora di viaggio da Salina Cruz.

Murat ha inoltre sottolineato in occasione dell'annuncio che la mentalità del settore imprenditoriale di Oaxaca deve mutare: "Dobbiamo credere in noi

stessi, nelle nostre virtù, e lavorare tutti assieme in squadra se vogliamo risollevare il nostro stato dal fondo della classifica, perché noi siamo competitivi, abbiamo gli elementi e gli strumenti per essere i migliori ed abbiamo solo bisogno di credere in noi stessi".

La regione dell'istmo è stata designata come una delle Zone Economiche Speciali nell'intento di promuovere lo sviluppo economico delle regioni più povere del Messico.

Finora essa è stata il centro dello sviluppo dell'energia eolica ma poco altro.

Il segretario per l'ambiente e lo sviluppo sostenibile dello stato ha dichiarato nella prima settimana di marzo che il 90% del denaro investito nell'Oaxaca è stato impiegato negli impianti di energia eolica dell'istmo.

Ce ne sono adesso 24 in attività, contenenti 1.765 turbine, che rendono lo stato la principale fonte di energia eolica del paese.

Non fa parte del nuovo investimento economico ma importante elemento per i trasporti nella regione è la nuova autostrada Mitla-Tehuantepec che la collega con le valli centrali dello stato.

Murat afferma che essa sarà completata nel giro di 12 mesi.

Sia questo che un altro importante progetto autostradale che collega la città di Oaxaca alla costa hanno subito pesanti ritardi.

I lavori su quest'ultimo dovrebbero cominciare subito, ha detto Murat, dal momento che contratti del valore di 1,5 miliardi di pesos sono stati assegnati ad impresari locali.

Complessivamente 3 miliardi di pesos sono stati stanziati per il completamento dell'autostrada, che corre da Barranca Larga, fuori da Oaxaca, a Ventanilla, nei pressi di Puerto Escondido.

(da: hellenicshippingnews.com, 13 marzo 2017)

TRASPORTO MARITTIMO

LA "NAVE FANTASMA" SARÀ IL FUTURO DEL TRASPORTO MARITTIMO

Con i veicoli a motore senza autista destinati ad essere una prospettiva reale sulle nostre strade entro il 2020, non sorprende che il settore del trasporto marittimo debba affrontare l'introduzione di navi senza equipaggio sui mari.

La Rolls Royce, uno dei produttori principali nel campo delle navi senza equipaggio, si aspetta che le prime navi controllate a distanza da terra salpino nel giro di 10-15 anni.

Il vantaggio fondamentale dell'automazione è costituito dall'eliminazione dell'apporto umano.

È risaputo che molti degli incidenti che si verificano sulle strade o i sinistri che accadono in mare sono causati da errori umani.

La sicurezza personale e l'efficienza ambientale sono fra i vantaggi chiave dell'introduzione delle navi senza equipaggio.

Ci si aspetta che queste navi saranno più sicure e "più verdi" delle loro equivalenti "navi con equipaggio".

Inoltre, molti sinistri in mare sono causati dai tempi di reazione più lenti, dall'errore umano nell'assumere decisioni sotto pressione, dalla stanchezza causata dai turni di lavoro, dalla scarsa manutenzione, dal malfunzionamento delle attrezzature o dalla combinazione di tutti questi fattori.

In tempi difficili per l'economia, gli armatori delle navi sono sotto pressione per mantenere le proprie navi.

Gli errori umani aumentano in queste condizioni.

Tali "costi dell'errore umano" sono una delle principali preoccupazioni per gli assicuratori di protezione ed indennizzo quando assicurano le perdite derivanti da incidenti in mare.

La Allianz S.E. riferisce che l'errore umano rappresenta più del 75% delle perdite marittime.

La Gard AS del Protection and Indemnity Club con sede in Norvegia riporta che qualcosa come il 70-80% degli incidenti marittimi sono da attribuirsi all'errore umano.

L'introduzione delle navi senza equipaggio potrebbe essere la soluzione più immediata.

Tuttavia, la preoccupazione è se si tratti della soluzione più fattibile.

Altri vantaggi della introduzione di navi senza equipaggio possono comprendere il decremento dei costi dell'equipaggio e delle spese generali operative, nonché l'aumento della capacità.

Avere un equipaggio a bordo della nave richiede spazi in più, compresi l'alloggio, i bagni e la cambusa, che potrebbero essere utilizzati come spazio di carico.

La diminuzione dei costi operativi è una prospettiva attraente per gli armatori.

La Rolls Royce prevede altresì il decremento del rischio di attacchi da parte di privati alle navi senza equipaggio, a causa del fatto che non ci sono esseri umani da utilizzare per il pagamento di riscatti.

Tuttavia, l'argomento contrario alla prevenzione della pirateria è che l'elemento umano, compreso l'uso di guardie armate, può prevenire gli attacchi dei pirati.

Questa argomentazione può essere confutata mediante l'impiego della tecnologia dei droni come elemento di sicurezza.

L'idea dell'automazione come strumento per la gestione dell'equipaggio e l'incremento dell'efficienza a bordo della nave non è nuova.

Ad esempio, invece di fare affidamento sulle carte di navigazione tradizionali, le navi moderne sono equipaggiate con i sistemi ECDIS (informazioni e visualizzazioni sulla carta elettronica) ed ARPA (schema radar ad elaborazione automatica).

Inoltre, molte navi sono anche dotate di UMS (sala macchine senza equipaggio), come previsto dalla convenzione internazionale.

Lo UMS scopre automaticamente le elevate temperature esauste nella sala macchine, gli incendi e gli allagamenti ed attiva gli allarmi posti su vari panelli di controllo situati nella nave.

Il sistema valuta il problema fondamentale, che consente ai membri dell'equipaggio competenti di intraprendere le necessarie azioni per porvi rimedio.

In alcuni casi, il motore avvierà una frenata automatica ogni volta che riscontrerà un problema risultante dall'UMS.

Il numero delle navi equipaggiate con la tecnologia UMS si è incrementato rapidamente nel corso degli ultimi anni ed ora costituisce uno strumento decisivo per la sicurezza personale e la manutenzione a bordo di una nave.

Il grado con cui i sistemi automatici hanno sostituito gli equipaggi è illustrato bene dall'introduzione delle mega-portacontainer, come le navi della classe Tripla E della Maersk, che possono trasportare sino a 18.000 contenitori, ma sono presenziate da un esiguo equipaggio di 13 persone.

Dato l'attuale livello di automazione, sembra che il prossimo passo logico dello sviluppo tecnologico possa essere quello della nave del tutto senza equipaggio, controllata a distanza dalla terra.

Sebbene i vantaggi siano chiari e le capacità tecnologiche già esistano, restano molti ostacoli per gli armatori, gli operatori e gli assicuratori in ordine all'introduzione di navi autonome.

La struttura giuridica e normativa occorrente per l'introduzione di queste navi senza equipaggio rappresenta l'ostacolo principale.

Le convenzioni internazionali formano la base delle contrattazioni commerciali, come l'organizzazione degli impianti e dell'importante copertura assicurativa.

Senza un emendamento alla struttura internazionale, le navi senza equipaggio dovranno adattarsi alla struttura prevista dalla SOLAS (convenzione per la sicurezza della vita in mare) e dal codice ISM (gestione internazionale della sicurezza).

La SOLAS è onnicomprensiva della regolamentazione della sicurezza in mare, compresi i requisiti inerenti alla sicurezza della navigazione ed al personale della nave.

Le navi senza equipaggio potrebbero violare le attuali regole sul rispetto dei requisiti minimi inerenti all'equipaggio, essere illegali ed inadatte alla navigazione e pertanto non assicurabili e non commercialmente operative.

Tuttavia, questo approccio non tiene conto dell'equipaggio del "lato terra" e dei "centri operativi dell'equipaggio" che potrebbero essere coinvolti nelle operazioni delle navi senza equipaggio.

È una questione aperta se le disposizioni della SOLAS possono essere lette includendovi le definizioni di navi senza equipaggio e se sarebbero necessari emendamenti od un codice distinto per tali navi.

Quello che è chiaro è che le navi senza equipaggio e la SOLAS stanno cercando di conseguire lo stesso obiettivo: la sicurezza in mare.

Gli assicuratori calcolano il rischio basandosi sui dati.

Con l'introduzione delle navi senza equipaggio, non vi sono dati affidabili sui potenziali rischi al di là di quelli rilasciati dai produttori, che non sono dati indipendenti.

Nella circostanza, gli assicuratori possono avere un vero problema nel calcolo del rischio e pertanto del premio pagabile in termini di navi senza equipaggio.

L'assicurabilità di tali unità dipende anche dalla struttura normativa stabilita da fornirsi per le operazioni di navi senza equipaggio.

Ci sono chiari vantaggi e l'eliminazione del rischio, ma anche nuovi rischi da prendere in considerazione, come quelli derivanti da internet e dalla sicurezza cibernetica.

Ad esempio, il sistema può essere infiltrato da malware?

Quali sono i rischi in termini di navi con equipaggio che in mare interagiscono con le unità senza equipaggio?

Quali sono le questioni relative alla responsabilità per il prodotto?

La tecnologia è il fattore trainante dello sviluppo della sicurezza personale in mare.

Tuttavia, non può fare tutto da sola.

L'elemento umano è ancora onnipresente nello sviluppo della struttura giuridica e normativa che indirizza le operazioni commerciali.

Senza i necessari fondamenti, sembra che le navi senza equipaggio dovranno accomodarsi in panchina per il momento.

La pressione è adesso sui legislatori ed i decisori politici affinché assicurino la necessaria struttura.

Ci si aspetta che le regole della SOLAS 2024 possano assicurare un sistema simile a quello dello UMS già esistente.

Ciò che è chiaro è che ci si sta muovendo verso un'era di trasporto marittimo autonomo in cui il passo logico successivo sarà quello della nave senza equipaggio.

I soggetti interessati del settore dovranno ora mettersi assieme per valutare le implicazioni legali e commerciali del futuro del trasporto marittimo.

(da: hellenicshippingnews.com, 13 marzo 2017)

TRASPORTO FERROVIARIO

LA UIC PROTESTA PER LA DISDETTA DELL'ACCORDO SULLO SCAMBIO DI PALLET

La UIC (Unione Internazionale delle Ferrovie) sta protestando con veemenza per la decisione unilaterale della EPAL (Associazione Europea Pallet) di disdire l'accordo sullo scambio di pallet per il trasporto merci con effetto dal prossimo 1° maggio.

La Rail Cargo Austria, che agisce per conto dei membri della UIC, aveva siglato un accordo con la EPAL nell'ottobre 2014 in ordine alla prosecuzione del Centro Europeo di Raccolta dei Pallet per uno scambio senza limitazioni fra pallet UIC/EUR e quelli EPAL.

"La EPAL non può più garantire che i pallet UIC/EUR rispondano alle richieste

che i settori dell'industria, della vendita al dettaglio e della logistica giustificatamente pongono rispetto alla qualità ed alla sicurezza dei pallet EPAL Euro" afferma l'amministratore delegato della EPAL Martin Leibrandt.

"In particolare, l'importazione fuori controllo dei pallet UIC/EUR contraffatti mette a rischio la qualità e la sicurezza dei pallet EPAL Euro nel loro insieme.

Secondo la ricerca della EPAL, ci sono più di quattro milioni di pallet UIC/EUR contraffatti provenienti dall'Ucraina nel mercato e questo numero aumenta in continuazione.

Le bande criminali dell'Europa Orientale per lo più stanno contraffacendo in misura sempre maggiore i pallet UIC/EUR, da quando è diventato più rischioso contraffare i EPAL Euro a causa dell'azione congiunta della EPAL, delle autorità doganali e dei legali.

La EPAL si assume la responsabilità per la qualità e la sicurezza del centro di raccolta dei pallet EPAL Euro.

I settori dell''industria, della vendita al dettaglio e della logistica ci possono contare".

La UIC ha definito incomprensibile la decisione di disdire l'accordo.

"La UIC protesta nel modo più fermo contro le motivazioni fornite per disdire l'accordo" afferma la UIC.

"La mancanza di qualità non trova riscontro nella rete della UIC: per noi, la sicurezza e la qualità dei nostri pallet hanno la massima priorità".

La EPAL sostiene che la UIC non è riuscita a prendere nessun provvedimento confrontabile con quelli della EPAL al fine di proteggere la qualità e la sicurezza dei pallet UIC/EUR sin da ottobre 2014.

"In molti paesi, la UIC non organizza del tutto il centro di raccolta per lo scambio" afferma la EPAL.

"Ancora, nel corso dei due anni e mezzo di negoziati, la UIC ha declinato l'offerta della EPAL di rilevare l'organizzazione dell'assicurazione della qualità e della protezione del marchio registrato per i pallet UIC/EUR.

Dare la disdetta all'accordo di scambiabilità rappresenta secondo la EPAL la sola opzione per proteggere effettivamente la qualità e la sicurezza del centro di raccolta dei pallet in futuro".

La UIC ammette che i pallet EUR falsificati costituiscono un grande rischio per la sicurezza degli utenti e delle merci in viaggio ed afferma che i suoi membri adottano un approccio proattivo nei confronti delle contraffazione e prendono tutte le misure appropriate per porre fine ai falsi.

"L'argomentazione secondo cui i pallet UIC sono contraffatti è avulsa dalla realtà: le violazioni del marchio depositato sono, purtroppo, un fatto della vita di tutti i giorni per tutti i produttori di pallet" dichiara la UIC.

"La UIC adotta la linea dura nei confronti di tutti i tipi di frode.

La decisione della EPAL di disdire l'accordo metterà a repentaglio il centro di raccolta dei pallet dal momento che costituisce una soluzione duratura ed aperta che è vantaggiosa in termini di prezzi rispetto ad altri sistemi come il noleggio di pallet.

La revoca dell'accordo creerà incertezza fra gli utenti.

La UIC e le ferrovie sue associate continueranno a considerare equivalenti entrambe le marche di pallet ed a scambiarle in futuro, dal momento che ci crediamo ancora e spalleggeremo un centro di raccolta dei pallet senza frontiere e libero da barriere".

(da: railjournal.com, 6 marzo 2017)

TRASPORTO STRADALE

SI RIACCENDONO LE TENSIONI FRA EST ED OVEST POICHÉ LA POLONIA SI BATTE CONTRO LE REGOLE SUL LAVORO DEI CAMIONISTI

La Polonia sta opponendo resistenza ad una imminente proposta dell'Unione Europea che riguarderà le condizioni di lavoro degli autisti di camion che viaggiano fra paesi con diverse normative sulla previdenza sociale e sui salari minimi.

Funzionari di primo piano del ministero delle infrastrutture polacco si sono recati il 1° marzo a Bruxelles per promuovere il blocco della normativa in programma prima che Violeta Bulc, responsabile dei trasporti dell'Unione Europea, annunci i cambiamenti a maggio.

"Dovremmo pensare a migliorare le condizioni di lavoro nell'ambito degli strumenti normativi che già esistono" ha dichiarato Justyna Skrzydło, vice ministra polacca delle infrastrutture, in occasione di una conferenza organizzata dalla rappresentanza permanente polacca a Bruxelles.

Ai sensi delle attuali regole sul cabotaggio dell'Unione Europea, gli autisti possono trascorrere fino a sette giorni in un altro stato membro continuando ad essere soggetti alla normativa nazionale del loro paese di provenienza.

Ma un gruppo di paesi occidentali dell'Unione Europea ha sostenuto che questo ha comportato difficili condizioni di lavoro ed ingiusti salari per i camionisti così come una distorsione della concorrenza da parte di imprese di trasporto a bassa retribuzione con sede negli stati membri della zona orientale dell'Unione Europea.

Secondo i dati del 2014, i camionisti polacchi consegnano più merce trasportata negli altri paesi dell'Unione Europea di quanto non facciano gli autisti di qualsiasi altro stato membro.

La maggior parte dei camionisti polacchi all'estero lavorano in Germania, in Francia e nel Regno Unito.

La Polonia e gli altri paesi dell'Europa Orientale non vogliono nessun'altra nuova limitazione che potrebbe rendere più difficile ai lavoratori passare del tempo in un altro paese dell'Unione Europea.

Essi devono confrontarsi con un fronte unito.

Un mese fa, otto paesi dell'Europa Occidentale – Francia, Germania, Italia, Danimarca, Austria, Lussemburgo, Belgio e Svezia – hanno sottoscritto un patto in occasione di una riunione finalizzata alla promozione dell'adozione da parte dell'Unione Europea di regole contro il lavoro sottopagato dei camionisti.

Anche il ministro dei trasporti della Norvegia ha sottoscritto la dichiarazione.

La Skrzydło non ha voluto dire se la Polonia avrebbe predisposto una dichiarazione simile a quella del patto di Parigi con altri paesi che si oppongono a regole più rigorose sulle condizioni di lavoro dei camionisti quando viaggiano all'estero.

"Noi non concepiamo le nostre azioni come una specie di risposta all'iniziativa francese" ha dichiarato.

Gli stati membri occidentali chiedono un'iniziativa in ordine ai camionisti a basso costo

Nove paesi dell'Europa Occidentale hanno richiesto l'introduzione di regole socialmente più corrette per la gestione del trasporto stradale prima che il settore venga aperto ad una maggiore liberalizzazione.

Ciò è stato inteso come un avvertimento a Bruxelles, che, come riporta *EURACTIV France*, sta preparando una nuova serie di regole per maggio.

La proposta per cambiare le modalità di lavoro dei camionisti all'estero è resa problematica da una divisione fra est ed ovest simile a quella che ha praticamente affondato la direttiva sul distacco dei lavoratori la primavera scorsa.

Undici paesi hanno utilizzato i "cartellini gialli", cioè il diniego da parte dei propri parlamenti nazionali, per cercare di porre il veto alla legge che regola i lavoratori che vengono temporaneamente inviati da uno stato membro all'altro.

Ma i paesi che hanno segnalato la propria disapprovazione – Danimarca, Bulgaria, Ungheria, Croazia, Repubblica Ceca, Polonia, Estonia, Romania, Lituania, Lettonia e Slovacchia – non sono che una parte della maggioranza che si oppone alla proposta della Commissione.

I negoziati relativi al disegno di legge da allora sono stati incerti e lenti.

Linee di demarcazione simili sono state tracciate prima della proposta della Bulc in ordine alle condizioni di lavoro a tempo determinato all'estero per i camionisti.

I ministeri si stanno già scannando.

La Skrzydło ha detto ai giornalisti che le richieste capeggiate dalla Germania e dalla Francia per dare un giro di vite sui lavoratori a basso costo provenienti dagli stati membri orientali dell'Unione Europea sono un sistema per accaparrarsi voti in vista delle elezioni nei due paesi.

"In realtà possiamo notare l'accelerazione di alcune azioni intraprese da alcuni stati membri ed è ovvio che non si può davvero occuparsene senza tener conto del calendario politico collegato alle elezioni in tali stati" ha affermato.

Le elezioni presidenziali francesi si terranno nei prossimi mesi di aprile e maggio.

Le elezioni del Bundestag tedesco sono in programma per settembre.

La Commissione Europea ha avviato un procedimento nei confronti della Francia e della Germania la scorsa estate dopo che tali paesi avevano costretto le imprese di trasporto straniere a pagare ai camionisti il salario minimo locale quando guidano provvisoriamente attraverso i loro paesi.

La Francia ha introdotto un nuovo salario minimo di 9,76 euro all'ora che è entrato in vigore lo scorso luglio.

La Germania ha introdotto un salario minimo di 8,50 euro nel 2015.

I ministri dei trasporti francese e tedesco il mese scorso hanno ribadito che essi avrebbero difeso la propria posizione avverso la Commissione Europea.

Il salario minimo mensile della Polonia è stato elevato a gennaio a 2.000 złoty, circa 467 euro.

Il salario minimo per i lavoratori autonomi è di 12 złoty all'ora, ovvero 2,80 euro.

La proposta della Bulc renderebbe più difficile per tutti i paesi l'uso della propria normativa sul salario minimo come una barriera per tenere lontani i camionisti dei paesi in cui i salari sono bassi, afferma Jan Nemec della International Road Transport Union.

"La Commissione è la sola forza che si frappone tra tale situazione ed il tenere assieme il mercato unico" ha detto.

La Polonia e gli altri paesi che si sono opposti alla normativa sul distacco dei lavoratori sostengono che le condizioni per i camionisti non dovrebbero essere regolate dal disegno di legge.

La Francia vorrebbe che i camionisti fossero inseriti della regolamentazione del distacco dei lavoratori.

La Commissione è d'accordo.

L'esecutivo ritiene che il disegno di legge sul distacco dei lavoratori "si applica all'autotrasporto" ha dichiarato il 1° marzo Matthew Baldwin, vice responsabile della direzione DG Move sulla politica dei trasporti della Commissione.

"Noi non pensiamo che ciò sia in qualche modo escluso dall'applicazione della direttiva sul distacco dei lavoratori" ha affermato.

La Bulc ha dichiarato in occasione di un'udienza presso il Parlamento Europeo il mese scorso che lei e la commissaria europea per l'occupazione Marianne Thyssen chiariranno a maggio come la normativa sul distacco dei lavoratori verrà specificamente applicata ai camionisti.

(da: euractiv.com, 2 marzo 2017)

TRASPORTO INTERMODALE

NUOVO SERVIZIO INTERMODALE DAL PORTO DI ANVERSA PER RENO, RUHR E MENO

L'operatore ferroviario H&S Container Line sta per introdurre un ulteriore viaggio andata e ritorno da Andernach in Germania ai due terminal container del molo Deurganck nel porto di Anversa.

La H&S effettua già operazioni su questa tratta, ma aumenterà la frequenza sino a due volte alla settimana grazie al supporto finanziario dell'Autorità Portuale di Anversa.

Il supporto offerto alla H&S Container Line è il risultato di un invito a presentare proposte lanciato ad ottobre dello scorso anno dall'Autorità Portuale per attirare progetti finalizzati a migliorare i collegamenti ferroviari fra Anversa da un lato e le regioni del Reno-Ruhr e del Reno-Meno dall'altra.

Oltre alla H&S Container Line anche diversi altri operatori hanno presentato progetti, ma nessuno di loro ha soddisfatto le condizioni per ottenere il supporto finanziario.

Tuttavia, questo non significa che tali progetti non siano stati tradotti in pratica: la B Logistics ha introdotto un nuovo servizio ferroviario alla volta di Ludwigshafen all'inizio di quest'anno, mentre la DB Cargo da parte sua ha iniziato ad effettuare operazioni alla volta di Wanne Eickel e Mannheim.

Le regioni del Reno-Ruhr e del Reno-Meno sono fra le più densamente industrializzate della Germania e pertanto anche i maggiori generatori di carichi.

Anversa è il porto più vicino ad entrambe e così costituisce la porta d'accesso naturale al loro hinterland.

Nel 2015 complessivamente 64 milioni di tonnellate di merci sono state trasportate da Anversa alla Germania.

Sebbene la maggior parte delle merci trasportate dalla regione del Reno abbia trovato la propria strada per Anversa via acqua, parecchie di loro vanno ancora via strada.

L'Autorità Portuale pertanto ha pubblicato un invito a presentare proposte per incoraggiare gli operatori intermodali ad introdurre una nuova navetta ferroviaria o ad aggiornare un servizio ferroviario esistente.

I progetti selezionati dall'Autorità Portuale potranno contare su un limitato supporto finanziario nel corso di un certo periodo di tempo.

"Anche una significativa percentuale dei carichi fra Anversa e l'hinterland tedesco dovrà essere trasportata per ferrovia in futuro.

Come Autorità Portuale vogliamo supportare tutti i progetti che contribuiscano a questo essenziale dirottamento modale" spiega un portavoce.

La H&S Container Line ha dato il via ad un nuovo collegamento ferroviario diretto e aperto alla volta di Andernach a dicembre del 2016.

Il convoglio intermodale effettua un viaggio andata e ritorno alla settimana da Andernach alle banchine 1700 e 1742 del molo di Deurganck.

Allo scopo di innalzare la frequenza da due viaggi andata e ritorno alla settimana la H&S ha presentato un progetto con richiesta di supporto finanziario.

"Le sovvenzioni dell'Autorità Portuale ci consentiranno di offrire un prodotto ferroviario sostenibile sia per i clienti di Anversa che per quelli con sede nella regione del Reno per integrare i servizi di chiatte che sono già ben sviluppati" spiega Heiko Brückner, amministratore delegato della H&S Container Line.

Andernach si trova giusto nel mezzo della regione compresa nell'invito a presentare proposte e pertanto l'Autorità Portuale era interessata a questo progetto sin dall'inizio.

La trazione è assicurata dalla DB Cargo, a testimonianza della convinzione di questo operatore tedesco in relazione all'ulteriore sviluppo di Anversa quale porto ferroviario.

La DB Cargo punta a dare impulso alla quota del trasporto ferroviario nella ripartizione modale, cosa che significa che dovranno essere sviluppati nuovi prodotti ferroviari.

"Per questa ragione siamo alla ricerca di una collaborazione più serrata con il porto di Anversa" ha dichiarato un portavoce della DB Cargo.

Questa è la seconda volta che l'Autorità Portuale pubblica un invito a presentare proposte finalizzate al miglioramento del servizio ferroviario per una particolare regione.

Alla fine del 2015 aveva pubblicato un invito a presentare proposte per sviluppare collegamenti ferroviari fra il porto di Anversa e l'Europa centro-orientale.

In conseguenza di tale invito, sono stati scelti tre progetti a marzo dell'anno scorso, con nuovi servizi ferroviari alla volta rispettivamente della Polonia, della Repubblica Ceca e dell'Austria.

"Sebbene il nostro supporto finanziario debba essere limitato al fine di conformarci alle regole sugli aiuti di stato, esso comunque assicura un utile ausilio agli operatori ferroviari affinché introducano servizi aggiuntivi, dal momento che il mercato ferroviario è a forte intensità di capitale" ha concluso il portavoce dell'Autorità Portuale.

(da: marinelink, 13 marzo 2017)

TRASPORTO FLUVIALE

MIGLIORAMENTI SUL CANALE NAVIGABILE DEL RENO

Il Basso Reno in Germania sta per essere approfondito di 30 cm da Duisburg a Stürzelberg per migliorare la navigazione nel corso delle basse maree.

C'è anche uno sviluppo di fondamentale importanza in ordine al Porto di Colonia.

L'approfondimento sul Baso Reno sarà specialmente vantaggioso per il porto di Neuss ed Ulrich Gross, direttore della Neuss Düsseldorfer Hafen GmbH & Co KG, è stato fra i primi ad accogliere con favore la notizia.

Berlino contribuisce con 200 milioni di euro al progetto, che comprende l'approfondimento del canale navigabile fra Duisburg e Neuss sino a 2,80 metri al di sotto del livello idrometrico equivalente e fra Neuss e Stürzelberg sino a 2,70 metri al di sotto del livello idrometrico equivalente.

Il basso livello delle acque da sempre affligge la navigazione sul Reno, in particolare dai primi di novembre fino al disgelo delle acque in primavera, tanto che le navi spesso possono salpare solo parzialmente cariche, costringendo un numero maggiore di carichi a servirsi della strada.

Fra Duisburg e Krefeld il pescaggio è già di 2,80 metri al di sotto del livello idrometrico equivalente e fra Krefeld e Colonia è di 2,50 metri al di sotto del livello idrometrico equivalente, ma non è chiaro se l'approfondimento sarà portato a termine ancora più a sud, sebbene Gross speri che questo avvenga nel giro dei prossimi cinque anni.

Anche la Camera di Commercio ed Industria del Medio Reno ravvisa la necessità di miglioramenti.

Il Medio Reno è il tratto che va da Bonn a Singen-am-Rhein e comprende Coblenza.

L'amministratore delegato dell'Associazione Trasporto Fluviale tedesca Jens Schwanen ha sottolineato che l'83% del trasporto fluviale tedesco avviene sul Reno.

Una volta che saranno state completate le misure inerenti al Basso Reno, le navi potranno salpare a pieno carico anche nel corso della bassa marea, ma Schwanen aggiunge che il progetto richiederà tempo dal momento che l'ufficio di gestione della navigazione manca di personale esperto.

"Per questo lavoro servono ancora 600 tecnici" ha dichiarato.

Il Porto di Colonia

La HGK Hafen und Güterverkehr Köln AG ha venduto l'area portuale di Deutz alla città per lo sviluppo della città "Modern Stadt".

Un'area di 35 ettari sarà convertita dalle movimentazioni dei carichi e dalle attività logistiche in aree residenziali e di pubblica utilità, i cui lavori dovrebbero iniziare nel 2021.

L'accordo riguarda i terreni del porto di Deutz e le correlate superfici d'acqua del bacino portuale verso il ponte levatoio.

"È stato facile per noi dismettere il tutto, dato che sarebbero stati richiesti grandi investimenti per ammodernare ed espandere il porto di Deutz ed il risultato finale sarebbe stato quello di avere altro trasporto merci via strada e di incrementare il conflitto con la città" spiega Horst Leonhardt, presidente della HGK.

L'accordo di compravendita garantisce alla HGK ed alla RheinCargo GmbH & Co KG l'uso illimitato dell'area portuale fino al 31 dicembre 2020, ma la RheinCargo dovrà ricollocare i suoi clienti altrove, come riconosce l'amministratore delegato Jan Sönke Eckel.

La RheinCargo sta programmando una dismissione tranquilla ed ordinata.

(da: worldcargonews.com, 12 marzo 2017)

LEGISLAZIONE

IL SETTORE DELLO SHIPPING STA REAGENDO IN MANIERA ECCESSIVA ALLA TEMPISTICA DELLA REGOLAMENTAZIONE?

Sin dallo scorso autunno, molti soggetti con interessi nel settore dello shipping descrivono una valanga di scenari da "giorno del giudizio" in ordine all'attuazione della Convenzione sul Trattamento delle Acque di Zavorra, in seguito alla indignazione per la regolamentazione inerente alla SO_x 2020.

Ora si tratta della decisione dell'Unione Europea di "intimidire" preventivamente l'IMO per il 2023.

Negli ultimi due casi, l'indignazione e lo stress sono spesso sbagliati o miopi, che venga fatto di proposito o no.

Nel caso del Trattamento delle Acque di Zavorra, la tempistica non piace a causa dello stato prevalente del mercato dei noli nella maggior parte dei settori, ma questo verrà analizzato un po' più avanti.

Un sacco di soggetti attivi nel settore immaginano che le raffinerie ed i fornitori di bunker non saranno pronti in tempo per il 2020 e pensano che un cambiamento globale improvviso il 1° gennaio 2020 sarà davvero uno shock.

Coloro che dicono così ignorano il fatto che anche se la data fosse prevista nel 2050 le raffinerie si starebbero solo preoccupando di non far nulla sino a poco prima.

Allo stesso modo, la maggior parte degli armatori comincerebbe ad esaminare le proprie opzioni solo all'ultimo minuto, non importa quale sia la data prescelta.

Nel Trattamento delle Acque di Zavorra gli armatori avrebbero qualche scusa in ragione del fatto che la Guardia Costiera degli Stati Uniti non ha approvato nessun sistema, ma questo non sarebbe il caso delle torri di lavaggio e del gas naturale liquefatto, che sono già in uso nelle Aree di Controllo delle Emissioni, e le cui incognite tecniche vengono sistemate col tempo.

Riguardo al fattore "scioccante" di un limite alle emissioni istituito da un giorno all'altro, sembra che tutti abbiano dimenticato il punto davvero importante della tolleranza concessa agli armatori sin dal 2005, quando venne istituita la prima Area di Controllo delle Emissioni Solforose nel Nord Europa.

I fornitori di bunker non erano pronti e gli armatori non erano sicuri di che cosa aspettarsi, persino di più di quanto accadrà nel 2020.

Allo stesso modo, le preoccupazioni in vista del cambiamento del 1° gennaio 2015 si sono rivelate del tutto infondate.

Per i primi mesi del 2005, nel caso un operatore potesse provare di aver cercato di reperire le classi appropriate di carburante, nell'ambito di costi e tempi ragionevoli, le autorità avrebbero offerto esenzioni e consentito alle navi di entrare nelle aree designate.

Ovviamente gli armatori che avevano abusato di tale tolleranza avevano fatto alzare bandiere rosse di cui ci si era rapidamente occupato.

Generalmente ai fornitori di bunker era stato dato il tempo di adeguarsi alle richieste senza penalizzare gli armatori.

Senza dubbio, si assisterà alla stessa tolleranza nel 2020, non diversamente dalle possibilità di rinvio che gli armatori hanno ricevuto per il Trattamento delle Acque di Zavorra a causa della lacuna provocata dalla Guardia Costiera degli Stati Uniti.

Le nuove regole spesso non sono perfette, ma coloro che sono incaricati di renderle esecutive lo capiscono anche e mostreranno un'appropriata tolleranza fino a quando le cose non si sistemeranno col tempo.

E quanto a quelli che sono preoccupati per il fatto che non ci saranno regole uguali per tutti, una regolamentazione dello zolfo a livello mondiale sarà molto più facile da controllare rispetto a quella di un'Area di Controllo delle Emissioni.

Se non si dispone di una torre di lavaggio o di altre alternative accettabili, allora se si ha carburante ad elevato contenuto di zolfo nel serbatoio si è in difetto, oppure lo sono i fornitori.

Qualcuno cercherà di aggirare il problema, ma questo accade con qualsiasi regolamentazione.

Questo non giustifica chiunque altro ad oltrepassare il livello di quelle eccezioni.

Alcuni armatori cercano scuse per gettare la colpa sugli altri.

Una valida scusa è la mancanza di finanziamenti, quale conseguenza del brutto clima di mercato.

Peraltro, i finanziamenti per l'aggiornamento sono disponibili presso varie fonti, come la Ursus che offre finanziamenti basati sui risparmi, ovvero presso le agenzie di credito per le esportazioni, in entrambi i casi minimizzando gli esborsi monetari.

Inoltre, quegli armatori che non possono permettersi un Trattamento delle Acque di Zavorra finiscono solo per aiutare la ripresa del mercato attraverso l'accelerazione delle rottamazioni.

Ovvero, dato che non sono troppi i nuovi fondi esterni che decidono di buttarsi nel mercato estremamente depresso, comperando vecchie unità e riducendo lo slancio delle rottamazioni.

L'ultima irragionevole indignazione è quella nei confronti del voto dell'Unione Europea il 15 febbraio scorso.

È difficile comprendere le reazioni a quest'ultimo.

L'IMO continua a tergiversare sulla regolamentazione delle emissioni di gas serra e si è decisa ad agire solo in seguito alle pressioni successive a Parigi.

In occasione della MEPC 70, si è avuta la sensazione che l'IMO controvoglia abbia rimandato la questione sino al 2023, come se per allora dovessero raccogliere tutti i dati atti a realizzare le misure perfette per il futuro.

Persino per quanto attiene la raccolta dei dati, se non fosse stato per la spinta del regolamento MRV (monitoraggio, relazione, verifica) dell'Unione Europea, l'intero concetto del conseguimento e dell'analisi dei dati relativi alle emissioni non sarebbe mai stato messo sul tavolo della MEPC.

E adesso è la stessa cosa.

L'Unione Europea è evidentemente stufa e sta usando il proprio potere per dare una spinta all'IMO affinché si dia da fare.

L'Unione Europea non vorrebbe promulgare queste regole che come sa svantaggerebbero i traffici europei.

Essa in effetti vorrebbe che l'IMO facesse ciò che dovrebbe avere già fatto di per sé e certamente questo non verrà rinviato ulteriormente.

Se l'IMO non dovesse agire rapidamente, altri seguirebbero l'Unione Europea e ci si troverebbe sfortunatamente a confrontarsi con regole locali, portando allo stesso disastro visto con la Convenzione per la Gestione delle Acque di Zavorra.

Questa opinione è condivisa da Esben Poulsson, presidente della International Chamber of Shipping.

I regolamenti ambientali nel trasporto marittimo tendono ad essere molto conservatori, spesso solo in seguito a pressioni esterne o ad altri eventi catastrofici.

Quando ciò accade, i regolamenti raramente hanno la possibilità di essere considerati a sufficienza.

Se lo shipping vuole leggi che siano più favorevoli ai suoi portatori d'interessi, occorre imparare ad essere capaci di prevenire.

Si guardi al concetto del doppio scafo, che non era il modello progettuale ideale.

Il modello Colombi Egg era di gran lunga migliore dal punto di vista ambientale, ma data l'urgente necessità di azione derivante dall'indignazione popolare l'IMO ha posto in attuazione qualsiasi cosa desse la migliore "sensazione" di sicurezza.

Alla fine, persino i doppi scafi si sono dimostrati migliori di una ulteriore inazione.

Non è possibile perfezionare un regolamento a priori senza disporre di dati pratici.

Come si dice nella comunità tecnologica, "pubblicare rapidamente e ripetere spesso".

Un cambiamento prematuro anche se non perfetto è sempre meglio di un'azione in ritardo, dal momento che i legislatori sono consapevoli di doverli ripetere nel corso del tempo.

Partendo dal presupposto che le manchevolezze non sono quelle nel campo delle questioni di sicurezza non valutate a sufficienza, allora la protesta è infondata ed i vantaggi pesano notevolmente di più dei rischi o dei costi.

Forse se l'IMO avesse agito di propria iniziativa ed avesse attuato la regolamentazione delle emissioni al di là delle sole nuove costruzioni ed EEDI, allora tutte le banche del trasporto marittimo non si sarebbero aggrappate per così lungo tempo alle loro invecchiate, inattive ed inefficienti flotte (cioè alle "immobilizzazioni"), sperando in una ripresa solo per ritrovarsi in acque ancora più profonde.

Invece, a causa della falsità dei costi sommersi, queste banche così come molti armatori si sono tenute queste navi e hanno tirato su artificialmente i prezzi delle unità di seconda mano, facendo sì che i prezzi delle nuove costruzioni sembrino in rapporto come investimenti molto più allettanti per i nuovi fondi che non vedono l'ora di entrare nel mercato.

Tutti quanti conoscono i risultati di tale situazione.

Anche i cantieri navali che cercavano di guadagnarci sono adesso vivi solamente grazie ai sussidi.

Alla luce di queste recenti importanti regole, è ovvio che i portatori di interessi nel trasporto marittimo e l'IMO hanno spesso la necessità di ricevere questa spintarella per ricavare qualcosa.

Che si tratti di anticipare la data sullo zolfo o di non rinviare ulteriormente l'attuazione del Trattamento delle Acque di Zavorra e di far spingere l'IMO da parte dell'Unione Europea, la pressione esterna sembra essere il modo consueto per questo settore.

Questo è il motivo per cui la navi da crociera sono le più efficienti, data la loro maggiore esposizione al pubblico.

Le cose saranno inevitabilmente problematiche in prima battuta, ma, come è sempre successo nel corso della storia moderna dello shipping, si troverà il modo di far sì che tutto quanto funzioni in modo efficiente per tutti malgrado le manchevolezze normative.

(da: hellenicshippingnews.com, 6 marzo 2017)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA MAERSK SI ASSOCIA ALLA IBM PER DIGITALIZZARE IL PROCESSO DELLA FILIERA DISTRIBUTIVA

La Maersk sta unendo le forze con la IBM allo scopo di utilizzare la tecnologia della catena di blocchi per digitalizzare i documenti cartacei correlati al processo globale della filiera distributiva al fine di migliorarne l'efficienza ed ottimizzarne i costi.

La soluzione cosiddetta della catena di blocchi consentirà alla Maersk ed alla IBM di gestire e monitorare la documentazione dei contenitori spediti in tutto il mondo da un capo all'altro della filiera distributiva e condividere questi dati con i partner commerciali.

La Maersk si aspetta che tale soluzione contribuisce a far risparmiare al settore del trasporto marittimo containerizzato miliardi di dollari quando sarà adottaao su vasta scala.

In dettaglio, la soluzione ridurrà gli incidenti causati da truffe ed errori, ridurrà il quantitativo di tempo che i prodotti trascorrono in viaggio e nella spedizione e migliorerà la gestione delle scorte.

La soluzione consentirà a ciascun soggetto presente nella filiera distributiva di seguire l'ubicazione del contenitore in viaggio e vedere la documentazione doganale, le polizze di carico ed altre informazioni in tempo reale.

Le caratteristiche di sicurezza assicureranno che nessun soggetto singolo sarà in grado di alterare, distruggere o fare aggiunte alle registrazioni senza il consenso degli altri nella rete della filiera distributiva.

Entrambe le parti hanno collaborato con caricatori dei prodotti, funzionari governativi e doganali ed altre ditte logistiche allo scopo di collaudare la soluzione.

Il gigante del trasporto marittimo containerizzato ha notato che nel 2014 un carico di merci refrigerate trasportato in Europa dell'Africa Orientale è dovuto passare attraverso una trentina di persone ed organizzazioni, comprese oltre 200 distinte interazioni e comunicazioni, prima di raggiungere la destinazione stabilita.

Si stima che i costi correlati alla lavorazione ed all'amministrazione della documentazione siano di circa un quinto degli attuali costi fisici di trasporto.

"Per i caricatori, la soluzione programmata potrebbe contribuire a ridurre la documentazione commerciale ed i costi di lavorazione e contribuire ad eliminare i ritardi inerenti agli errori nella movimentazione fisica delle pratiche cartacee.

Essa inoltre fornirà visibilità al contenitore nel corso dei suoi progressi nell'ambito della filiera distributiva" afferma la IBM.

Entrambe la parti hanno sviluppato congiuntamente la soluzione basata sulla sorgente aperta Hyperledger Fabric della Linux Foundation e sarà disponibile per un certo numero di interessati nel settore del trasporto marittimo verso la fine del 2017.

La soluzione sarà ospitata sulla Nuvola della IBM e sulla rete imprenditoriale ad alta sicurezza della IBM e può essere fornita tramite la IBM Bluemix.

"I progetti che stiamo portando avanti con la IBM mirano ad esplorare una tecnologia dirompente come quella della catena di blocchi per risolvere i problemi reali del cliente e creare modelli imprenditoriali innovativi per l'intero settore" afferma Ibrahin Gokce, responsabile digitale della Maersk.

"Ci aspettiamo che le soluzioni cui stiamo lavorando non solo riducano il costo delle merci per i consumatori, ma anche rendano i traffici globali più accessibili ad un numero molto più grande di soggetti dei paesi sia emergenti che sviluppati".

Nel corso della conferenza *TPM 2017* svoltasi a Long Beach dal 26 febbraio al 1° marzo scorsi, l'amministratore delegato della Maersk Line Vincent Clerc ha detto che la linea di navigazione sta considerando la possibilità di realizzare una rete commerciale globale integrale in cui tutte quante le interazioni possano essere digitalizzate, basandosi in parte sulla tecnologia della catena di blocchi, il sistema che utilizza un database condiviso per le transazioni.

A marzo dello scorso anno, l'unità di cibersicurezza della sezione rischi della società di banda larga e telecomunicazioni Verizon con sede negli Stati Uniti ha scoperto che alcuni criminali avevano caricato una conchiglia web inappropriata allo scopo di compromettere il server ed il sistema di gestione dei contenuti di un conglomerato globale di trasporto marittimo, che consentiva loro di accedere alle password per scaricare le polizze di carico delle spedizioni e

prendere di mira gli imballi che avessero contenuti di alto valore all'interno, così come di identificare le navi programmate per il trasporto di questi carichi.

Il conglomerato in seguito ha assistito all'attacco alle proprie navi da parte di pirati che sembravano conoscere quali contenitori trasportassero articoli di alto valore.

(da: lloydsloadinglist.com, 7 marzo 2017)

STUDI E RICERCHE

SECONDO LO STUDIO DELLA DELOITTE IL MANTENIMENTO ED IL RILANCIO DELLA COMPETITIVITÀ DEL SETTORE DELLO SHIPPING EUROPEO RICHIEDONO UN CAMBIAMENTO DELLE PRIORITÀ POLITICHE

Il settore dello shipping nell'Unione Europea è un'industria assai matura ed è un gigante economico dell'economia europea che rappresenta direttamente oltre 620.000 posti di lavoro.

A livello mondiale per quanto attiene il trasporto marittimo, l'Unione Europea è ancora una figura di spicco rispetto alla maggior parte delle regioni del mondo con il 36,5% di tonnellaggio lordo di proprietà su scala mondiale ed il 46,2% di tonnellaggio destinato ad operazioni in tutto il mondo.

Un regime concorrenziale onnicomprensivo in ordine ai provvedimenti di natura fiscale e sociale così come per i registri relativi alla qualità ed una solida base di competenze supportano lo stato attuale dell'Unione Europea quale ubicazione delle attività di trasporto marittimo.

Gli attuali tassi di crescita nelle quote di mercato complessive suggeriscono che l'Unione Europea resta competitiva, ma allo stesso tempo che ci sono chiari segnali che la competitività dello shipping dell'Unione Europea è soggetta ad una notevole pressione.

L'Unione Europea sta sperimentando casi di spostamento delle attività così come di cessazione delle iscrizioni nei registri navali, malgrado la sua ambizione in senso opposto, ed i suoi tassi di crescita in termini di proprietà e di tonnellaggio impiegato in operazioni sono significativamente più bassi di quelli dei suoi concorrenti, ad esempio quelli asiatici.

In questo studio commissionato dalle Associazioni Europee della Comunità degli Armatori, la Monitor Deloitte ha identificato un certo numero di importanti lacune nella struttura generale della politica dell'Unione Europea in materia di trasporto marittimo sulla base di uno studio di riferimento in ordine a cinque specifici centri internazionali dello shipping (Singapore, Hong Kong, Dubai, Shanghai e Vancouver).

Le lacune politiche sono state identificate mediante il confronto delle politiche di successo in relazione ad otto fattori di competitività in quei centri rispetto alle politiche dell'Unione Europea.

Lo studio conclude che esiste una generalmente solida – ed assai importante – struttura politica dell'Unione Europea agevolata dalle SAGs (Linee-guida della comunità sugli aiuti di stato nel trasporto marittimo) che ha consentito una posizione competitiva dei centri di trasporto marittimo dell'Unione Europea che competono faccia a faccia con i centri di trasporto marittimo che non appartengono all'Unione Europea.

Esso peraltro ha inoltre concluso che esistono politiche dell'Unione Europea che la rendono meno attraente per gli armatori e le attività di trasporto marittimo e quindi costituiscono delle lacune politiche.

Nel riassunto che segue vengono evidenziate tre lacune ed esse costituiscono la base per raccomandazioni fondamentali mentre ulteriori lacune sono state descritte nel rapporto completo.

Esistono importanti lacune in una struttura politica altrimenti solida

In primo luogo, in termini di imposizione ed incentivi fiscali l'attuale regime assicura l'esistenza di un settore del trasporto marittimo europeo relativamente competitivo al proprio nucleo.

Tuttavia, la struttura dell'Unione Europea è meno competitiva in relazione a diversi elementi, fra cui i criteri di ammissibilità dell'Unione Europea inerenti ai requisiti di bandiera ed alle attuali misure di circoscrizione delle attività marittime applicabili all'imposta sul tonnellaggio stabilite dalla Commissione Europea.

L'effettiva tassazione a livello sia di impresa che di azionista è una condizione sine qua non al fine di mantenere una significativa quota di mercato nel trasporto marittimo internazionale.

Una seconda notevole lacuna è stata identificata in ordine alla struttura normativa specificamente inerente all'applicazione ed allo stato giuridico delle SAGs per la competitività.

Si tratta di una debolezza percepita dal punto di vista degli armatori secondo cui l'interpretazione delle SAGs dell'Unione Europea – e spesso anche degli stati membri – si fonda su basi giuridiche, ma manca di flessibilità, laddove le amministrazioni dei centri internazionali sono spesso molto più pragmatiche e favorevoli alle imprese.

Questo problema è complicato dal fatto che le SAGs sono facilmente modificabili da parte della Commissione Europea e che non esistono periodi espliciti di applicabilità.

In un settore in cui gran parte delle decisioni relative alle attività sono a lungo termine, questi fattori danno luogo all'incertezza a causa di un rischio percepito di cambiamenti politici di tipo interpretativo.

Una terza lacuna in ordine all'attrattività della bandiera ed alla struttura giuridica dell'utilizzo delle navi deriva dalla normativa regionale per il trasporto marittimo internazionale introdotta dall'Unione Europea ed implica diversi standard per le bandiere e gli armatori dell'Unione Europea, comportando l'emanazione di ulteriori direttive amministrative e tecniche.

Inoltre, alcuni registri dell'Unione Europea ancora stabiliscono specifici requisiti di nazionalità e limitazioni all'arruolamento degli equipaggi che inducono altresì un incremento della burocrazia ed oneri economici.

I concorrenti, come Singapore, dispongono di strategie finalizzate ad assicurare che le regole nazionali non oltrepassino gli standard internazionali e, allo stesso tempo, vengono considerati una opzione di bandiera di qualità.

Monitor Deloitte.

La conseguenza della politica dell'Unione Europea è che la competitività delle bandiere europee viene danneggiata dal momento che comporta differenze nei costi operativi e non nella qualità.

La politica del trasporto marittimo dell'Unione Europea deve evolversi e cambiare per supportare meglio

Le raccomandazioni della Monitor Deloitte inerenti al trasporto marittimo dell'Unione Europea sono strutturate su due livelli: le prospettive complessive del trasporto marittimo quale industria globale e le politiche specifiche.

Le ulteriori raccomandazioni vengono presentate di seguito.

1. *Formulare una politica esaustiva e globalmente orientata per lo shipping ed il settore marittimo nell'Unione Europea*

Le politiche dell'Unione Europea in ordine al trasporto marittimo a corto raggio devono essere integrate da una politica finalizzata a migliorare la competitività dell'Unione Europea quale ubicazione del trasporto marittimo internazionale a livello globale.

Anche se sia il trasporto marittimo a corto raggio sia lo shipping globale rappresentano mercati importanti, la quota maggiore del trasporto marittimo dell'Unione Europea è costituita dall'internazionale e dall'estero su estero, che trasportano i carichi fra paesi terzi.

Inoltre, la politica dovrebbe essere esaustiva, trascendendo i vari campi della politica quali il trasporto, l'imposizione fiscale, l'ambiente eccetera e pertanto occupandosi dei fattori fondamentali della competitività.

2. *Migliorare la chiarezza giuridica in ordine all'applicazione delle SAGs*

L'Unione Europea dovrebbe incrementare la chiarezza in ordine all'applicazione delle SAGs mediante la chiarificazione dei principi e degli obiettivi applicati.

Anche se le SAGs dovrebbero rimanere una normativa morbida, c'è l'apparente necessità di una continua flessibilità nell'applicazione delle linee guida da parte degli stati membri: un modello uguale per tutti che elimini le particolarità dei settori marittimi dei singoli stati membri sarebbe assai dannoso per la competitività del trasporto marittimo dell'Unione Europea.

Inoltre, nei limiti del possibile, l'Unione Europea dovrebbe puntare alla realizzazione di orizzonti a medio-lungo termine per l'applicabilità delle SAGs al fine di indurre un aumento della certezza giuridica.

Infine, l'Unione Europea non dovrebbe mettere in dubbio le precedenti decisioni che siano state debitamente notificate ed approvate.

3. *Valutare ed agevolare i criteri di ammissione al legame di bandiera per chi si adegua al sistema d'imposizione fiscale sul tonnellaggio*

Un insistenza troppo rigida sui criteri di ammissione al legame di bandiera potrebbe essere controproducente dal momento che potrebbe comportare un aumento dei costi operativi o la mancanza di accesso al mercato.

L'Unione Europea dovrebbe prendere in considerazione l'ipotesi di semplificare, o come minimo di non limitare ulteriormente, le attuali direttive inerenti al legame di bandiera fissate nelle SAGS, dato che gli altri importanti centri di trasporto marittimo non ne dispongono, cosa che consente una maggiore flessibilità.

Invece, l'Unione Europea dovrebbe mantenere e concentrarsi sulle proprie direttive concernenti le attività di gestione strategiche e commerciali.

4. *Si dovrebbe evitare lo scostamento dalle convenzioni IMO/ILO o l'andare al di là delle medesime nella normativa dell'Unione Europea e degli stati membri*

Allo scopo di far sì che l'Unione Europea offra condizioni concorrenziali ai suoi stati di bandiera ed alle sue compagnie di navigazione, si dovrebbe evitare lo scostamento dalle convenzioni IMO/ILO o l'andare al di là delle medesime.

Inoltre, l'attuale regolamentazione dovrebbe essere rivista al fine di ridurre una inutilmente dettagliata e gravosa normativa.

Dal punto di vista della competitività, è importante che l'Unione Europea non imponga regolamenti locali più rigorosi al di là degli accordi a livello globale.

L'implementazione delle regole al di fuori degli standard introdotti da IMO ed ILO farà aumentare i costi operativi relativi agli stati di bandiera come Singapore che perseguono la regolare attuazione delle convenzioni IMO/ILO e dovrebbe essere evitata.

(da: hellenicshippingnews.com, 1° marzo 2017)

REEFER

VOLUMI REEFER DELLA VIA DELLA SETA EUROPA-CINA IN AUMENTO, MA PER QUANTO TEMPO?

Un certo numero di servizi reefer è stato lanciato sulle tratte ferroviarie Asia-Europa, ma l'incertezza sul futuro dei finanziamenti ferroviari cinesi ne minaccia la crescita.

I volumi in crescita in direzione est potrebbero dimostrarsi essenziali per la sostenibilità a lungo termine del trasporto merci ferroviario Asia-Europa.

Le ferrovie sono sovvenzionate in modo ingente dalla Cina, ma non c'è alcuna garanzia che essa continuerà a farlo per sempre, malgrado la grande enfasi posta dal governo sulla sua politica "Una cintura, una via".

Infatti, una fonte con sede in Cina ha dichiarato a *The Coolstar* che le sovvenzioni potrebbero terminare già nel 2019.

Ha poi aggiunto: "È un grosso problema perché questo potrebbe far raddoppiare il prezzo.

L'incertezza potrebbe far sì che alcuni caricatori ci pensino due volte prima di usare la ferrovia e scelgano l'aereo o la nave.

Una opzione per tenere bassi i prezzi sarebbe quella di implementare treni blocco a doppio strato, come nel sistema statunitense".

Tuttavia, Henrik Christensen, presidente della Ferrovia della Via della Seta, sostiene che sia improbabile una improvvisa cessazione delle sovvenzioni, malgrado la sua personale opinione che esse non siano necessarie.

"Ci sono state voci in ordine alle sovvenzioni per anni ed io non credo che qualcuno sappia quando esse saranno eliminate.

Ma, per come la vedo io, esse dovrebbero essere eliminate al più presto possibile, dal momento che la ferrovia è sostenibile senza sovvenzioni.

Essa non è pensata per i giocattoli di plastica a basso costo ma come rimpiazzo del trasporto merci aereo".

La Ferrovia della Via della Seta definisce se stessa come il primo operatore ferroviario transcontinentale indipendente e privato.

Christensen ha detto che l'attuale incertezza sui finanziamenti sta allontanando i potenziali investitori.

"È la vera ragione per cui non siamo stati in grado di conseguire finanziamenti allo scopo di acquistare contenitori reefer per la tratta, dal momento che nessun investitore desidera effettuare investimenti fino a quando non saprà che cosa succederà con le sovvenzioni".

E malgrado i servizi reefer attualmente in offerta, Christensen sostiene che occorre una soluzione più conveniente.

"Il fattore fondamentale che manca è la soluzione per i carichi refrigerati, quelli alimentari e farmaceutici, ed un servizio tutto l'anno per tutte le merci.

"Al momento, c'è solo il contenitore diesel-elettrico dal prezzo esagerato.

Esistono soluzioni di gran lunga più intelligenti e migliori, come i carri con ruote a scartamento automatico, i carri ferroviari a cablaggio elettrico con gruppi elettronici, l'energia elettrica cinetica sui carri ed anche le batterie a ioni di litio per alimentare i normali container reefer elettrici.

Tuttavia, le decisioni delle ferrovie, e ce ne sono molte sul percorso fra Cina ed Europa, richiedono molti anni.

Quindi troviamo la politica di ciascun paese che rende pure il problema geopolitico un enorme ostacolo ".

Nel contempo, sin dal 2012, quando la HP (Hewlett-Packard) aveva aperto la strada all'uso dei treni blocco per i laptop ed i notebook prodotti in Cina destinati in Europa con l'ausilio dei container refrigerati diesel-elettrici delle Unità 45, hanno preso piede altri produttori di beni di consumo ad alta tecnologia, così come i caricatori di altri carichi ad alto valore come le parti di automobili.

Adesso ci sono 18 distinti servizi ferroviari operativi fra la Cina e l'Europa, facendo segnare un ritmo di crescita per tale modalità più veloce di quanto molti si aspettassero.

Con l'influsso delle unità reefer sui traffici in direzione ovest alla volta dell'Europa – si dice che la sola HP stia spedendo 5.000-6.000 TEU all'anno – si sono presentate nuove opportunità per le esportazioni europee di prodotti deperibili nella tratta di ritorno per i consumatori cinesi sempre più facoltosi.

Ad esempio, l'operatore ferroviario Far East Land Bridge ha recentemente completato la prima spedizione ferroviaria di prodotti caseari svizzeri in Cina, che comprendeva formaggi di tipo raclette e fonduta, cioccolato al latte e latte pastorizzato.

Ed a febbraio la Kuehne + Nagel ha varato il proprio servizio KN Eurasia Express, che comprende spedizioni a temperatura controllata di contenitori a carico parziale dall'Europa all'Asia.

La KTZ, controllata logistica della società ferroviaria nazionale del Kazakhistan, ha effettuato 400 treni in direzione est nel 2016, grosso modo la metà dei propri volumi in direzione ovest.

"C'è un buon equilibrio adesso, perché possiamo assicurare un buon prezzo ai nostri clienti visto che i carri girano.

La nostra meta è quella di sviluppare ulteriormente il mercato reefer in direzione est" ha detto il direttore della KTZ Express Daulet Kakim.

I carichi rispediti in Cina comprendevano latte in polvere, vino e birra dalla Francia e dall'Italia e plastica dalla Germania.

Complessivamente, la KTZ Express ha effettuato operazioni con 1.200 treni, ovvero 98.000 TEU nel 2016, e punta a realizzare 2.000 treni quest'anno.

(da: theloadstar.co.uk, 9 marzo 2017)

IN CALENDARIO

- 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 – 19/0520/17 Georgia 6th Black Sea Ports & Shipping 2017
- 06/0720/17 – 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.