Council Of Intermodal Shipping Consultants

Notiziario

28 Febbraio 2017

Link road, rail, sea!

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

ANNO XXXV
Numero del 28 Febbraio 2017

PORTI

MARSIGLIA FOS PUBBLICA I RISULTATI DEL 2016 ..... Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

UN LUNGO INVERNO PER IL TRASPORTO MARITTIMO ..... " 9

TRASPORTO FERROVIARIO

LA SBB VARA LA STRATEGIA 2020 PER SFRUTTARE LA NUOVA TECNOLOGIA ..... " 12

TRASPORTO STRADALE

AUMENTA LA PRESSIONE SULL'UNIONE EUROPEA AFFINCHÉ STACCHI LA SPINA
ALLA CONTROVERSA NORMATIVA TEDESCA IN MATERIA DI PEDAGGIO STRADALE..... " 15

TRASPORTI ED AMBIENTE

IL VOTO DEL PARLAMENTO EUROPEO FISSA UNA SCADENZA CHIARA AI FINI DI
UNA SOLUZIONE GLOBALE IN ORDINE ALLA CO_2 NEL TRASPORTO MARITTIMO ..... " 20

COMMERCIO INTERNAZIONALE

I CONSEGNATARI DI PRODOTTI TESSILI TORNANO AD APPROVVIGIONARSI IN EUROPA .... " 23

LEASING

IL NOLEGGIATORE DI CONTENITORI TEXTAINER VA IN ROSSO, MA ASSERISCE
DI POTER "VOLTARE PAGINA" ..... " 25

LEGISLAZIONE

NUOVO STANDARD ISO PER IL BUNKERAGGIO SICURO DELLE NAVI ALIMENTATE
A GAS NATURALE LIQUEFATTO ..... " 28

STUDI E RICERCHE

LE DICHIARAZIONI ERRONEE CONTINUANO AD AFFLIGGERE IL TRASPORTO MARITTIMO
DI CONTENITORI ..... " 31

REEFER

LA NIPPON YUSEN TRAGHETTA DERRATE FRESCHE IN EUROPA VIA MARE ..... Pag. 34

IN CALENDARIO ..... " 37

28 febbraio 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

MARSIGLIA FOS PUBBLICA I RISULTATI DEL 2016

I carichi complessivi relativi al 2016 per 81 milioni di tonnellate a Marsiglia Fos sono stati alla pari con i risultati del 2015 in un'annata che ha confermato la strategia di diversificazione del principale porto francese.

I traffici emergenti – segnatamente le auto in importazione/esportazione, il gas naturale liquefatto e le rinfuse secche di vario genere – hanno supportato la base di traffici tradizionali, in relazione ai quali il piatto forte è stato costituito dal record dei contenitori a 1,25 milioni di TEU e da un incremento del 7% dei semirimorchi.

Nel contempo le cifre inerenti ai passeggeri hanno raggiunto due nuovi picchi: 2,7 milioni nel complesso, di cui 1,6 milioni di visitatori in crociera.

Oltre alla movimentazione di merci e passeggeri, il porto ha inoltre rafforzato la propria posizione quale importante hub per gli assegnatari di concessioni logistice ed industriali con estesi sviluppi per un parco logistico, una serie di progetti relativi al rivoluzionario settore energetico ed una ulteriore crescita delle attività di riparazioni navali.

Carichi generali

Con 12 milioni di tonnellate dai contenitori, i carichi generali sono aumentati del 3% rispetto al 2015 sino a 18,5 milioni di tonnellate.

Il record dei contenitori deriva dagli incrementi del 3% complessivo e del 4% presso i terminal marittimi di Fos: è il quarto anno consecutivo di crescita che ha superato la media europea e francese per il secondo anno di attività e mette in evidenza l'asserzione di marketing del porto di essere una "porta d'accesso alternativa per l'Europa".

I volumi dei container sono stati sospinti da incrementi di capacità del 20-80% su otto linee: tre al servizio dell'Asia, due per Stati Uniti e Canada, due per il Mediterraneo ed una per l'Oceano Indiano.

Inoltre sono stati varati quattro nuovi servizi, compreso il California Express, e la Evergreen ha ripristinato scali propri dopo un'assenza di 11 anni.

Ci si aspetta che le principali alleanze rafforzino ulteriormente la propria presenza a Fos nel 2017.

L'attività pre e post spedizione di contenitori per ferrovia ed idrovia ha fatto segnare un aumento dell'8% dei traffici ferroviari sino a 121.000 TEU.

L'incremento è stato agevolato dall'arrivo di due nuovi operatori, la Modal Ouest e la BD Rail Services, che servono Chalon-sur-Saône e Niort nella Francia centro-occidentale.

Il potenziale di crescita futuro può riscontrarsi nel progetto pilota Fresh Food Corridor supportato dall'Unione Europea che collega Israele ai mercati settentrionali mediante i porti e le ferrovie dell'Europa meridionale.

Marsiglia Fos ha partecipato ai viaggi di prova che hanno dimezzato i tempi di viaggio per Rotterdam ed Amburgo.

Il porto sta ora partecipando ad un programma esteso al 2017.

Altrove per quanto attiene i carichi generali, i traffici ro-ro hanno incluso 182.000 semirimorchi – che rappresentano un incremento dei traffici con la Corsica ed il Nord Africa – e 170.000 auto in importazione/esportazione, con un aumento del 5% che riflette le buone condizioni del mercato automobilistico francese.

I traffici convenzionali sono scivolati del 3% sino a 2,3 milioni di tonnellate a causa di un calo della produzione nel settore dell'acciaio.

Al contrario, i carichi pesanti sono stati incoraggianti grazie alla costruzione del più grande reattore nucleare a fusione del mondo presso il sito ITER nella Francia meridionale, un progetto multinazionale che crescerà in scala fino al 2025.

Rinfuse liquide

Il settore del petrolio e del gas ha assicurato il maggior balzo dei volumi del porto nell'anno, con un incremento del 33% per un valore di 1,3 milioni di tonnellate che ha portato il gas naturale liquefatto a 5,5 milioni di tonnellate.

Tuttavia, dopo essere stati in vantaggio per 11 mesi, quelli complessivi sono rimasti un punto sotto con 49,4 milioni di tonnellate.

Le importazioni di greggio sono diminuite del 3% sino a 26,3 milioni di tonnellate dopo che la Total ha dato il via alla conversione della propria struttura di La Mede a bioraffineria.

I prodotti raffinati per 12 milioni di tonnellate ed il gas naturale liquefatto per 2,2 milioni di tonnellate sono scesi rispettivamente del 65% e 2%, mentre i prodotti chimici liquidi ed i prodotti agricoli sono diminuiti del 6% sino a 3,3 milioni di tonnellate.

Rinfuse secche

I traffici complessivi di rinfuse secche sono diminuiti del 7% sino a 13 milioni di tonnellate malgrado una ripresa nel 4° trimestre.

Il crollo del settore dell'acciaio ha colpito la domanda di materie prime – in ribasso dell'11% per 8,6 milioni di tonnellate – mentre le agro-rinfuse sono calate del 16% sino a 0,68 milioni di tonnellate in seguito ad uno scarso raccolto dei cereali ed alla sospensione delle importazioni di zucchero.

Al contrario, le altre rinfuse sono aumentate del 7% sino a 3,6 milioni di tonnellate grazie al traffico emergente di pellet di legno ed alla crescita più che doppia dei materiali per i lavori pubblici.

Le previsioni favorevoli per il 2017 includono i piani di crescita dell'importante produttore di acciaio ArcelorMittal – che nel 2016 ha subito arresti tecnici – ed un nuovo traffico di rottami di ferro stimato in 90.000 tonnellate all'anno.

Passeggeri

Il totale da record dei passeggeri pari a 2,7 milioni di persone – un aumento del 6% - è stato indotto dalla crescita del 9% del numero di crociere sino ad un altro nuovo picco di 1,6 milioni di persone.

Nel 2017 saranno completati i lavori di ampliamento all'ingresso portuale di Passe Nord a Marsiglia allo scopo di potenziare l'accesso per le mega-navi da crociera.

I trasporti in traghetto nei servizi per la Corsica ed il Nord Africa sono aumentati del 2% sino a 1,1 milioni, contraddistinto dall'incremento del 27% dell'Algeria per quasi 285.000 passeggeri.

Sviluppi logistici

I parchi logistici del porto hanno assistito allo sviluppo di oltre 250.000 m^2 di magazzini, uffici e piazzali a causa del consolidamento degli attuali affittuari e dell'arrivo di diversi nuovi soggetti.

Gli ampliamenti da parte di specialisti in importazione/esportazione di automobili hanno aperto la via: la CAT ha aggiunto 72.000 m^2 al proprio terminal di Marsiglia e la TEA ha ampliato di 60.000 m^2 il proprio a Fos.

Presso il complesso Distriport di Fos, gli sviluppi hanno incluso il magazzino da 32.000 m^2 del Group Charles Andre – con 6.000 m^2 riservati alle merci pericolose della classe Seveso – e le strutture per il produttore di cuscinetti NTN ed il fornitore di logistica Steinweg nell'edificio Mediaco.

La zona logistica Feuillane, anch'essa a Fos, è stata caratterizzata da uno sviluppo di 55.000 m^2 da parte della società commerciale immobiliare IDEC Life che ha in programma un'estensione di 35.000 m^2 nel 2017.

A Marsiglia, il fornitore di servizi di centrale dati Interxion ha realizzato una sede di 12.000 m^2 nei locali in precedenza destinati al porto.

L'ubicazione si avvale di una nuova rete di cavi sottomarini intercontinentali e dà il via ad un nuovo filone per Marsiglia quale hub portuale intelligente.

Innovazione energetica

Lo storico impegno del porto nel settore del petrolio e del gas si riflette nei progressi in diversi progetti pionieristici nel settore energetico.

La piattaforma innovativa PIICTO da 12.000 ettari – realizzata dall'autorità portuale e da imprese del settore energetico nella Zona Industriale di Fos – ha varato la fase pilota del Jupiter 1000 che converte l'elettricità generata dal vento in gas e sarà il primo progetto da Corrente a Gas collegato alla rete francese di trasmissione.

Fos ha inoltre ospitato il progetto di ricerca applicata Vasco2 che ha ratificato le procedure per la produzione di biocarburanti mediante la coltivazione di 'microalghe' utilizzando le emissioni industriali di CO_2 e ha aperto la prima stazione di riempimento di gas naturale dedicata ai camion nella regione della Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Nel contempo, a Marsiglia, le imprese energetiche Engie e Dalkia hanno inaugurato unità marine di produzione geotermica allo scopo di fornire corrente idrogenerata per i sistemi di riscaldamento e raffreddamento.

Riparazioni navali

Dopo gli ottimi 12 mesi precedenti, le operazioni di riparazioni navali insediate a Marsiglia hanno continuato a progredire nel 2016.

In occasione di una prima volta per la struttura degna di nota, due metaniere si sono ormeggiate alle banchine per lavori di alto valore aggiunto.

Esse erano fra le 131 navi che hanno fatto scalo per riparazioni in bacino galleggiante – un incremento del 21% - che hanno rappresentato un aumento del 20% sino a 2.602 giornate di occupazione in bacino.

Il numero degli interventi in bacino di carenaggio è diminuito dell'8% con 90 navi ma con un aumento del 4% in termini di occupazione con 2.014 giorni.

Nel contempo importanti lavori sono stati quasi completati al fine di riaprire il Bacino di Carenaggio 10 che era stato messo in naftalina – il terzo al mondo per grandezza – quale centro per le navi giganti da crociera e le altre mega-navi.

Il bacino sarà operativo entro aprile e ci si aspetta che ripari la sua prima nave entro l'estate.

Guardando avanti

A novembre Marsiglia ha organizzato il *MedPorts Forum* di apertura, in occasione del quale partecipanti in rappresentanza di 25 porti si sono riuniti per parlare della cooperazione nella promozione del loro ruolo fondamentale nei traffici mondiali.

L'evento ha sottolineato la strategia dell'autorità portuale ai fini del potenziamento della visibilità fra i soggetti marittimi, logistici ed industriali internazionali che è stata supportata da un budget di 55 milioni di euro per lo sviluppo ed il mantenimento, con un incremento del 22%.

Si prevede che i traffici nel 2017 aumentino del 2,2% sino a 82,7 milioni di tonnellate mentre gli investimenti sono stati incrementati del 18% sino a 65 milioni di euro.

La spese comprenderanno 5,5 milioni di euro destinati ad un tronco di banchina che collega i due terminal container di Fos2XL, nei quali la capacità sarà incrementata del 15-20% con completamento nel 2018.

Il bilancio presenta altresì una copertura di 6,7 milioni di euro ai fini del miglioramento del terminal traghetti internazionale.

(da: hellenicshippingnews.com, 23 febbraio 2017)

TRASPORTO MARITTIMO

UN LUNGO INVERNO PER IL TRASPORTO MARITTIMO

Mentre gli abitanti della terraferma nell'emisfero settentrionale devono vedersela con condizioni meteorologiche estreme, gli armatori continuano ad avere a che fare con mercati poco redditizi nella maggior parte dei settori.

L'eccesso di offerta di navi continua a confrontarsi con una crescita zero della domanda dei propri servizi mentre sono venute alla luce nuove ordinazioni dato che i cantieri navali continuano ad abbassare i propri prezzi.

L'età media delle navi operative resta storicamente bassa mentre il settore del riciclaggio delle navi continua ad offrire prezzi bassi ed esso stesso si trova di fronte ad una riduzione della domanda di materiali riciclati.

Le navi portacontainer di medie dimensioni dominano questo mercato dal momento che un numero maggiore di mega-navi continua ad essere consegnato causando un effetto a cascata nei traffici di raccordo.

Il volto pubblico del settore marittimo è rappresentato principalmente dalle compagnie di navigazione quotate alla borsa di New York ed a quella di Oslo ma esse costituiscono complessivamente solo il 30% delle flotte attive nei vari settori.

Tuttavia è ragionevole presumere che i mercati dei noli abbiano a che fare con tutti gli armatori anche se la maggior parte di loro non riferisce i propri risultati.

Il principale fattore afferente il settore oggi è costituito dal virtualmente totale ritiro degli istituti di credito dal finanziamento del settore marittimo compreso il settore delle navi da rifornimento.

Il livello dei crediti in sofferenza è enorme e la maggior parte degli armatori sono in grado di pagare solo gli interessi relativi ai propri debiti ma non il capitale.

Il valore delle navi continua a diminuire dal momento che essi stanno fisicamente deprezzando il patrimonio facendo sì che gran parte del debito non sia assicurato a sufficienza.

Il finanziamento creativo da parte di capitale privato e fondi speculativi ha fatto poco per alleviare il declino dal momento che la questione degli introiti insufficienti da parte dei mercati dei noli continua a predominare.

È ironico che i proprietari dei carichi non abbiano conseguito un incremento della domanda per i propri prodotti o ampliato i propri mercati in ragione delle tariffe di nolo a buon mercato.

Pertanto le perdite sperimentate dagli armatori non hanno procurato vantaggi a nessuno ed occorre che gli armatori si decidano tutti assieme ad indirizzare verso l'alto le tariffe di nolo.

Il ritorno ai noleggi a tempo determinato ed ai contratti tradizionali di nolo marittimo può assicurare le relazioni fra armatori ed interessi della merce che hanno bisogno di movimentare i propri prodotti.

Abbiamo assistito al catastrofico effetto del fallimento di una compagnia di navigazione come la Hanjin, in occasione del quale migliaia di contenitori carichi sono stati abbandonati sulle navi o nei terminal ed i proprietari dei carichi sono stati costretti a pagare per recuperare i propri prodotti e consegnarli ai mercati.

Un'altra seria questione indotta dalle basse tariffe di nolo è la riduzione obbligata dei costi operativi.

Ciò ha comportato l'assunzione di equipaggi meno esperti più a buon mercato, ricambi al minimo e scarsa manutenzione.

Anche se le nuove navi sono in grado di effettuare operazioni a costi operativi minimi, le ispezioni obbligatorie diventeranno sempre più costose se ciò continuerà.

Molto del capitale speculativo arrivato nel settore nel corso degli ultimi anni si aspettava ritorni in termini di profitto in 5 anni o meno.

Questo non si è concretizzato ed invece è necessario altro capitale per finanziare il deficit di liquidità mentre il valore patrimoniale continua a diminuire.

Le recenti registrazioni inerenti ai fallimenti hanno evidenziato il fatto che nel settore resta poco o nessun capitale proprio e che le banche cercano di tirarsi fuori prima che la loro sicurezza diminuisca ulteriormente.

Si tratta di una questione che provoca serie preoccupazioni agli interessi della merce che devono pagare di più per i servizi di cui hanno bisogno ed assicurarsi quei servizi mediante contratti a termine.

È assai improbabile che i traffici mondiali possano crescere nei prossimi anni fino a quando non ci sarà una maggiore stabilità a livello mondiale ed una diminuzione dei conflitti in Medio Oriente.

La domanda cinese di materie prime e di prodotti energetici si è già ridotta e non mostra alcun segnale di incremento mentre anche le loro esportazioni di prodotti manufatti è in fase di stallo.

Essi continueranno a costruire navi e ad assicurare i finanziamenti alle esportazioni a condizione che si effettuino operazioni nei traffici cinesi controllando perciò i costi dei noli.

I mercati petroliferi continueranno a funzionare ad un livello marginalmente redditizio sia per il greggio che per i prodotti ma dovranno fronteggiare l'intrusione delle nuove flotte di petroliere iraniane ed irachene.

La riduzione delle dimensioni delle flotte di proprietà delle aziende petrolifere di punta presenterà opportunità per i noleggi a tempo determinato ma solo per gli armatori finanziariamente forti.

La determinazione del nuovo governo degli Stati Uniti a diventare "indipendente per quanto riguarda l'energia" avrà sicuramente delle conseguenze sul settore delle petroliere ma gli Stati Uniti potrebbero senz'altro diventare esportatori di petrolio quando i nuovi oleodotti saranno stati costruiti; peraltro, ci sarà bisogno di realizzare anche nuovi terminal petroliferi.

Infine, il settore delle navi da rifornimento è in grande difficoltà dal momento che la riduzione delle attività di trivellazione nel Golfo del Messico e la graduale chiusura delle attività nel Mare del Nord, così come il poco od inesistente lavoro al largo altrove, si sono combinati fino a creare una enorme flotta di navi in disarmo ed a indurre un certo numero di fallimenti, senza che se ne veda la fine.

Le maggiori compagnie di navigazione dotate di un solido capitale netto che consenta loro un debito con le banche a lungo termine ed abbordabile saranno il futuro di un settore i cui servizi saranno necessari per un futuro che si presenta prevedibilmente lungo.

(da: hellenicshippingnews.com, 23 febbraio 2017)

TRASPORTO FERROVIARIO

LA SBB VARA LA STRATEGIA 2020 PER SFRUTTARE LA NUOVA TECNOLOGIA

La SBB (Ferrovie Federali Svizzere) ha varato una nuova strategia finalizzata a combinare i propri attuali punti di forza con la nuova tecnologia allo scopo di consentirle di incrementare la capacità, offrire viaggi da porta a porta e sviluppare stazioni digitali e carri merci intelligenti.

La SBB afferma di avere sviluppato la propria strategia 2020 previa consultazione dei clienti, dei dipendenti, dei partner e dei decisori politici al fine di adattare la ferrovia ad un mondo in rapido cambiamento caratterizzato da nuove richieste da parte dei clienti, dalla digitalizzazione, da nuovi fornitori di trasporto e da sviluppi normativi.

La SBB dichiara di avvertire l'esigenza di adeguarsi poiché le altre modalità di trasporto stanno recuperando terreno in termini di prezzi e vantaggio ambientale e perché esiste un incremento della domanda di una mobilità personalizzata, intermodale, in rete e semplice, nonché di soluzioni logistiche.

La SBB sta già cercando di ridurre l'aumento dei costi complessivi di modo che i suoi servizi restino convenienti ai sensi del proprio attuale programma "RailFit20/30", ma vorrebbe altresì dare impulso alle entrate ed alla utilizzazione della capacità.

La SBB afferma di stare introducendo un nuovo sistema di gestione dell'innovazione a livello di gruppo per promuovere uno spirito innovativo e sta istituendo un fondo per l'innovazione del valore di 12 milioni di franchi svizzeri (11,2 milioni di euro).

"L'intento è quello di utilizzare l'innovazione per creare servizi effettivi al più presto possibile" dichiara la SBB, ma a condizione che se non dovessero avere successo essa li toglierebbe dal mercato.

La società ritiene che la digitalizzazione le consentirà di incrementare la capacità su una rete che a suo dire è già la più intensamente utilizzata a livello mondiale, sino al 30%.

Allo scopo di conseguire tale obiettivo, la SBB sta promuovendo l'automazione della realizzazione dell'orario, delle operazioni e del controllo dei treni e sta inoltre esplorando la possibilità di controllare a distanza i convogli.

La SBB sta progettando una nuova cabina di blocco digitale che ridurrà la quantità e la varietà delle installazioni di segnalazione, riducendo perciò notevolmente i costi.

"La tecnologia ferroviaria del futuro implica che il sistema ferroviario possa essere utilizzato in modo più efficiente" afferma la SBB.

"Dal 2025, ci saranno più treni in uso, intervalli più brevi negli orari, meno disservizi, collegamenti radio migliorati ed informazioni più precise ai clienti in caso di disservizi".

LA SBB afferma di avere varato le iniziative in questione per conseguire i suddetti obiettivi.

La manutenzione dei treni è in corso di digitalizzazione mediante l'uso di un nuovo sistema denominato SwissTamp per l'analisi dello status e la programmazione delle manutenzioni che dovrebbe ridurre il numero delle interruzioni di servizio e migliorare l'affidabilità e la puntualità.

La nuova versione della app di biglietteria SBB Mobile ha attirato più di 150.000 nuovi utenti ed ora viene utilizzata regolarmente da 3 milioni di clienti.

Nel primo trimestre del 2017 la SBB varerà una funzione di controllo vocale con orario parlante ed un robot parlante per fornire altre informazioni.

La nuova app SBB Trip Planner consentirà ai clienti di confrontare, combinare e prenotare un viaggio utilizzando molteplici modalità di trasporto.

I passeggeri saranno inoltre in grado di utilizzare la app per prenotare servizi di taxi ed Uber.

La SBB sta sviluppando quello che descrive come un servizio semplice, ecocompatibile e da porta a porta denominato SBB Green Class e sta alleandosi con lo ETH Zurich al fine di effettuare ricerche sul comportamento del pubblico in genere nel contesto della mobilità.

I risultati forniranno alla SBB le informazioni riguardanti le esigenze dei clienti in ordine alla mobilità da porta a porta in modo da poter lanciare nuovi servizi.

La SBB sta trasformando le proprie stazioni in hub in rete e multimodali che prevedono tabelloni digitali per le partenze e gli arrivi, schermi con informazioni sui treni in tempo reale, pannelli elettronici per gli avvisi, biglietterie a schermo tattile e Wi-Fi gratuito.

Le ferrovie svizzere lavorano assieme ad organismi quali Google e lo ETH Zurich allo scopo di migliorare i servizi in stazione.

I passeggeri saranno in grado di accedere ad una prospettiva virtuale della stazione in Google Street View, mentre cose come le scale mobili, gli ascensori e l'illuminazione saranno controllati digitalmente attraverso Internet delle Cose.

Riguardo al trasporto merci, la SBB ha in programma l'installazione di sensori nei propri carri al fine di misurare la temperatura, le vibrazioni e l'ubicazione del carro.

Quest'ultima opportunità consentirà ai clienti di seguire la propria spedizione in tempo reale.

Nel 2018, la SBB Cargo ha in programma l'introduzione dell'aggancio automatico dei carri.

(da: railjournal.com, 14 febbraio 2017)

TRASPORTO STRADALE

AUMENTA LA PRESSIONE SULL'UNIONE EUROPEA AFFINCHÉ STACCHI LA SPINA ALLA CONTROVERSA NORMATIVA TEDESCA IN MATERIA DI PEDAGGIO STRADALE

La responsabile per i trasporti dell'Unione Europea Violeta Bulc difende l'iniziativa della Commissione Europea finalizzata a garantire il controverso disegno di legge tedesco sul pedaggio stradale che ha riscosso feroci critiche e minacce di azioni legali da parte di 11 paesi vicini.

La Bulc è stata messa sotto tiro il 15 febbraio scorso nel corso di una sessione plenaria del Parlamento Europeo composto da 751 membri quando i parlamentari hanno attaccato la Commissione per avere permesso di progredire al disegno di legge tedesco che farebbe pagare gli autisti sulla base di quanti giorni essi usano le strade ma rimborserebbe tale onere solo ai proprietari di veicoli immatricolati in Germania.

La commissaria ai trasporti ha detto ai parlamentari europei che una revisione delle regole dell'Unione Europea sui pedaggi stradali che ha in programma di proporre questa primavera potrebbe istituire misure contro la discriminazione dei proprietari di veicoli di un altro paese dell'Unione Europea.

"È molto importante per me e per l'Unione Europea che la Germania adesso accetti di porre il suo dibattito sugli oneri stradali nel contesto di un futuro sistema diffuso su tutta l'Unione Europea" ha dichiarato.

La Bulc afferma che la sua proposta potrebbe inoltre introdurre le prime regole sui pedaggi per tutta l'Unione Europea per quanto attiene le auto adibite al trasporto di persone.

Attualmente, la normativa dell'Unione Europea comprende misure inerenti ai pedaggi stradali per i camion.

Ma un gruppo di accesi oppositori che hanno attaccato il disegno di legge tedesco sostiene che questo corrisponde esattamente a ciò che la Bulc vorrebbe per evitare le discriminazioni nei confronti degli autisti stranieri.

Il ministro dei trasporti austriaco Jörg Leichtfried, che guida la carica degli 11 paesi contro il disegno di legge, ha dichiarato il giorno stesso che la Bulc dovrebbe "ripensare la propria posizione" e respingere la "chiaramente discriminatoria" legge tedesca.

Leichtfried avverte che l'approvazione da parte della Commissione dei piani del ministro dei trasporti tedesco Alexander Dobrindt crea l'impressione che i grandi paesi dell'Unione Europea si facciano sempre i fatti propri.

"Se ognuno cercasse di danneggiare l'altro e di infrangere le regole, l'Europa si sfalderebbe.

La Commissione Europea dev'essere consapevole di questo pericolo" ha dichiarato Leichtfried.

La Commissione tiene aperte le opzioni

Per oltre un anno, la Commissione ha opposto resistenza al disegno di legge, che ci si aspetta debba essere sottoposto al voto del Bundestag questa primavera.

La l'esecutivo lo scorso dicembre ha accettato di congelare un'azione legale contro la Germania in cambio di nuove misure che porterebbero all'applicazione di tariffe più basse agli automobilisti di modelli maggiormente ecocompatibili.

La Bulc ha dichiarato il 15 febbraio che la Commissione potrebbe ancora avviare l'azione legale se dovesse accertare che le regole sui pedaggi infrangono la normativa dell'Unione Europea una volta che la versione finale sarà stata approvata dal Bundestag.

"La procedura d'infrazione verrà chiusa se e solo se la Commissione si convincerà che la normativa tedesca non discrimina gli autisti stranieri" afferma.

Il presidente della Commissione Jean-Claude Juncker è intervenuto per negoziare l'accordo a dicembre nel contesto di un'iniziativa che ha segnalato l'importanza politica del disegno di legge.

I pedaggi stradali in programma sono stati una priorità politica per Dobrindt, che appartiene all'Unione Cristiana Sociale della Baviera, una formazione di centro-destra, partito gemello dei Cristiani Democratici di Angel Merkel.

Il pedaggio stradale è stato un importante argomento di campagna elettorale dei conservatori bavaresi in vista delle ultime elezioni del Bundestag nel 2013.

In vista delle nuove elezioni del 24 settembre prossimo, ottenere il semaforo verde per la legge potrebbe rafforzare la reputazione del partito di Dobrindt.

Ma egli potrebbe subire un duro colpo a causa della contestata normativa sul pedaggio stradale.

Un gruppo di esperti austriaci e di altri 10 paesi vicini si è riunito il mese scorso a Bruxelles per valutare le proprie opzioni avverso il disegno di legge.

Un'altra riunione è in programma a marzo ed i politici di quei paesi minacciano di portare la Germania di fronte alla Corte di Giustizia Europea a causa della legge.

Il Parlamento Europeo contrasta la Germania

Come se non bastasse, i legislatori della Commissione Trasporti (TRAN) del Parlamento Europeo stanno esercitando pressioni sulla Commissione affinché essa lasci cadere il proprio supporto al controverso disegno di legge sui pedaggi stradali.

Una risoluzione non vincolante che attacca il disegno di legge e critica la Commissione per averla sostenuta sarà votata dalla TRAN alla fine del mese e poi portata di fronte al Parlamento in seduta plenaria in una sessione di marzo.

Secondo una bozza della risoluzione vista da *Euractiv*, i parlamentari europei definiscono discriminatoria la legge sui pedaggi stradali e sostengono che essa renderà più difficile per le auto il passaggio delle frontiere.

Essi affermano altresì che essa potrebbe confliggere con i piani della Commissione di realizzare regole sui pedaggi stradali che facciano pagare oneri più alti alle auto se inquinano di più.

"Il sistema di pagamento dell'uso delle strade per tutti i tipi di veicoli a motore dovrebbe essere elettronico e basato sulla distanza e dovrebbe conformarsi ai principi del genere 'l'utente paga' e 'chi inquina paga'" hanno scritto.

I parlamentari europei hanno anche chiesto alla Commissione di "chiarire tutti i pertinenti aspetti giuridici in ordine ai motivi per cui sia stata sospesa la procedura di infrazione contro la Germania".

I gruppi ambientalisti spingono perché i pedaggi stradali applicati ai veicoli si basino sul numero dei kilometri di guida e non su quanti giorni gli autisti trascorrono in un paese.

Essi sostengono che un cosiddetto sistema di pedaggio basato sulla distanza incentiverebbe la riduzione delle ore di guida.

Se il disegno di legge di Dobrindt venisse approvato, la Germania diventerebbe uno degli otto paesi dell'Unione Europea con pedaggi stradali basati sul numero dei giorni trascorsi dagli autisti nel paese.

Gli oppositori affermano che le vignette a breve termine vendute secondo tariffe scorrettamente alte discriminano i visitatori stranieri che sono i loro acquirenti più probabili.

Bulgaria, Ungheria, Romania e Slovenia vendono vignette stradali a breve termine per uso settimanale, mentre Slovacchia, Repubblica Ceca ed Austria vendono vignette valide dieci giorni.

Il disegno di legge tedesco offrirebbe vignette per periodi di dieci giorni, due mesi o un anno.

Lo sfondo

Il ministro dei trasporti tedeschi Alexander Dobrindt ha caldeggiato l'adozione di nuovi pedaggi stradali che dovrebbero applicarsi ai veicoli che viaggiano sulle strade della Germania.

Molti tedeschi sono frustrati a causa dei pedaggi stradali nei paesi vicini (cioè Francia, Austria e Svizzera), mentre gli stranieri usano gratuitamente le autostrade tedesche.

La CSU (Unione Cristiano-Sociale), il partito bavarese gemello del partito conservatore CDU della cancelliera Merkel, da molti anni richiede che pedaggi stradali più alti vengano introdotti per gli automobilisti stranieri che usano le strade tedesche.

La questione è stata inclusa nell'accordo di coalizione, che promette di introdurre "un pedaggio per i veicoli a motori in conformità con la normativa dell'Unione Europea, ai sensi del quale i proprietari di veicoli non immatricolati in Germania contribuirebbero a finanziare la spesa aggiuntiva relativa alla rete autostradale.

Le auto immatricolate in Germania non dovrebbero subire costi più elevati".

Ma il progetto ha contrariato la Commissione Europea perché i veicoli immatricolati in Germania avrebbero ottenuto il rimborso del pedaggio, mentre quelli immatricolati all'estero no.

La Commissione Europea aveva avviato un procedimento d'infrazione nei confronti della normativa e sta decidendo se essa discrimina gli autisti in base

alla nazionalità, cosa che sarebbe illegale si sensi della normativa dell'Unione Europea.

A dicembre del 2015 la Commissione ha richiesto ulteriori informazioni al governo tedesco in ordine alla legge.

La Germania aveva tempo per rispondere fino al 10 febbraio 2016.

Dobrindt ha criticato la Commissione per avere fatto posticipare la legge e ha ribadito che i pedaggi sono conformi alla normativa dell'Unione Europea.

La Commissione ha deferito il caso d'infrazione da parte della legge tedesca alla Corte Europea di Giustizia a settembre dell'anno scorso ma due mesi dopo aveva sospeso il ricorso quando il presidente della Commissione Jean-Claude Juncker e la commissaria ai trasporti Violeta Bulc hanno trovato un accordo con Dobrindt che includesse la legge sui pedaggi stradali.

(da: euractiv.com, 16 febbraio 2016)

TRASPORTI ED AMBIENTE

IL VOTO DEL PARLAMENTO EUROPEO FISSA UNA SCADENZA CHIARA AI FINI DI UNA SOLUZIONE GLOBALE IN ORDINE ALLA CO_2 NEL TRASPORTO MARITTIMO

Il 16 febbraio il Parlamento Europeo ha votato a favore dell'inclusione delle emissioni di CO_2 derivanti dal trasporto marittimo nello ETS (Sistema europeo di scambio delle quote di emissione) e dell'istituzione di un fondo per il clima marino "in mancanza di progressi a livello internazionale" a partire dal 2023.

Poiché il cambiamento climatico rappresenta una problematica a livello mondiale ed il trasporto marittimo è un settore globale, l'ESPO (European Sea Ports Organisation) ritiene fermamente che l'IMO (International Maritime Organization) sia di gran lunga il posto giusto per mettere in linea con l'Accordo di Parigi l'introduzione di un obiettivo inerente alla CO_2 e le misure per ridurre le emissioni derivanti dal trasporto marittimo.

A tale riguardo, l'ESPO crede che il piano d'azione concertato in occasione della riunione della IMO MEPC lo scorso ottobre sia un punto di partenza per le discussioni.

Sulle base delle prove scientifiche disponibili, occorre che l'IMO moltiplichi i propri sforzi e presenti un obiettivo iniziale di riduzione nel contesto della verifica dell'Accordo di Parigi nel 2018 unitamente a provvedimenti sul breve termine.

Entro il 2023, l'IMO dovrebbe introdurre l'obiettivo necessario nonché misure per far scendere la curva delle emissioni di CO_2.

L'ESPO ritiene che un periodo di 6 anni fino a quando non entreranno in vigore i provvedimenti dell'Unione Europea sia un lasso di tempo sufficiente perché l'IMO discuta e concerti i necessari obiettivi e misure.

Il 2023 deve pertanto considerarsi una pietra miliare.

Nel caso che questa scadenza non venisse rispettata, dovranno essere adottati provvedimenti dall'Unione Europea.

Dovrebbe tuttavia essere chiaro che in caso di un accordo internazionale entro il 2023, i provvedimenti dell'Unione Europea dovrebbero essere abrogati.

"L'Accordo di Parigi ha condotto a risultati eccezionali a causa della cooperazione a livello internazionale ed all'attivo impegno dei paesi in via di sviluppo e sviluppati.

Poiché il cambiamento climatico è una minaccia globale e lo shipping un settore internazionale, è chiaro che un approccio regionale non è preferibile.

L'IMO è di gran lunga il posto giusto per introdurre un obiettivo e provvedimenti per le emissioni del trasporto marittimo.

Il voto odierno in Parlamento dovrebbe essere visto come un incoraggiamento per una soluzione globale, dal momento che il termine previsto nel 2013 viene rispettato.

Se, tuttavia, l'IMO non dovesse fissare un obiettivo di riduzione delle emissioni ed adottare i provvedimenti per attuarlo entro il 2023, un approccio da parte dell'Unione Europea sembrerebbe inevitabile.

Noi pertanto speriamo che l'IMO accelererà il processo e dimostrerà lo stesso livello di ambizione nell'occuparsi del cambiamento climatico così come fece in occasione dell'accordo sui limiti di inquinamento atmosferico globale lo scorso mese di ottobre" afferma Isabelle Ryckbost, segretario generale dell'ESPO.

I porti, le città costiere e le loro comunità locali sono fra i soggetti maggiormente vulnerabili alle condizioni meteorologiche estreme risultanti dal riscaldamento globale.

Ai sensi dell'Accordo di Parigi occorre che tutti i paesi e tutti i settori dell'economia intraprendano iniziative immediate e contribuiscano a mantenere l'incremento della temperatura globale al di sotto dei 2°C.

I provvedimenti per il clima a livello europeo e nazionale attualmente in fase di sviluppo per attuare l'Accordo di Parigi obbligheranno i porti a ridurre l'impronta di carbonio delle proprie attività situate a terra.

Questi sforzi dovrebbero essere accompagnati da misure inerenti le emissioni generate in mare.

La reputazione ambientale del settore marittimo-portuale è a rischio.

Lo scorso ottobre, la IMO MEPC 70 ha concordato un piano d'azione relativo allo sviluppo di una esaustiva strategia sulla riduzione delle emissioni di gas serra derivanti dalle navi.

Il 2018 è stato definito la pietra miliare per la definizione di una strategia iniziale dell'IMO.

Questa strategia iniziale consentirà al trasporto marittimo internazionale di prendere parte alla prima riunione per fare l'inventario ai sensi dell'Accordo di Parigi nel 2018 quando tutti gli obiettivi nazionali di riduzione saranno verificati affinché siano adeguati allo scopo.

La suddetta strategia sarà in conseguenza adattata sulla base dell'analisi dei dati disponibili e la strategia rivisitata prevista per la primavera del 2023 sarà infine adottata.

Il piano d'azione tuttavia non prende nessun impegno per mettere a punto un obiettivo iniziale di riduzione delle emissioni nell'ambito della strategia.

(da: hellenicshippingnews.com/espo.be, 16 febbraio 2017)

COMMERCIO INTERNAZIONALE

I CONSEGNATARI DI PRODOTTI TESSILI TORNANO AD APPROVVIGIONARSI IN EUROPA

Gli acquirenti europei di prodotti tessili stanno sempre più spostando nuovamente in Europa le proprie filiere di approvvigionamento e fornitura a causa dei costi in aumento in Cina per quanto riguarda il lavoro, le materie prime e l'energia.

Come riporta la *Reuter*, sebbene la Cina resti un leader mondiale dei prodotti tessili e dell'abbigliamento con esportazioni per 284 miliardi di dollari USA nel 2015, i salari locali sono cresciuti ad un tasso composto di crescita di oltre il 12% e non sono più abbastanza convenienti per competere proprio in ordine ai prezzi.

Allo stesso tempo, il settore tessile cinese deve affrontare un aumento dei costi delle materie prime, ingenti tasse sulle importazioni di attrezzature di base per la produzione e regole ambientali più costose.

Il piano quinquennale del governo cinese per i prodotti tessili, pubblicato a settembre, ammette che i costi più alti stanno indebolendo il vantaggio competitivo della Cina rispetto a paesi sviluppati come l'Italia dotati di migliori tecnologie ed a paesi in via di sviluppo con salari più bassi.

Secondo i dati della ITMF (International Textile Manufacturers Federation), il divario fra il costo del lavoro fra le filature italiana e cinese si è ridotto di circa il 30% dal 2008 al 2016 sino a 0,57 dollari USA al kg da 0,82 dollari USA.

La *Reuters* riporta che - sebbene il salario orario di un tessitore cinese l'anno scorso sia stato di 3,52 dollari USA, secondo l'ITMF, con un aumento del 25% dal 2014 - si è trattato ancora di una frazione degli oltre 27,25 dollari USA pagati in Italia.

Ma poiché i salari cinesi non saranno a lungo così bassi, il processo di spedizione dei materiali alla volta della Cina e poi di spedizione di ritorno in Europa dei prodotti diventa un sacco meno allettante, ha detto alla *Reuters* Shiu Lo MO-ching, presidente della Hong Kong General Chamber of Textiles Ltd ed amministratore delegato del produttore tessile Wah Fung Group.

"Potrebbero piuttosto preferire di riportare la produzione in Europa" aggiunge Shiu.

"Questa tendenza è alquanto ovvia".

Le marche occidentali di abbigliamento sono inoltre sotto pressione affinché offrano più collezioni e look personalizzati, cosa che richiede che i loro fornitori siano più vicini e veloci.

In Cina, per contrasto, la filiera distributiva è più lunga e spesso frammentata, dando a paesi come l'Italia un vantaggio competitivo, ha dichiarato alla *Reuters* Ercole Botto Poala, amministratore delegato del produttore tessile italiano Reda.

Secondo la SMI, associazione italiana tessile e moda, le importazioni tessili dell'Italia dalla Cina sono diminuite dell'8,7% nei primi 10 mesi dello scorso anno sino a 347 milioni di euro (370 milioni di dollari USA).

Le sue esportazioni alla volta della Cina sono aumentate del 2,8% sino a 165 milioni di euro nello stesso periodo; peraltro, come riferisce la *Reuters*, le esportazioni tessili complessive l'anno scorso sono diminuite del 2% per 4,3 miliardi di euro.

Altri acquirenti guardano ad ubicazioni dell'Europa Orientale come la Bulgaria o la Turchia per i tessuti, in ragione della qualità, del prezzo e della prossimità all'Europa.

Per alcuni acquirenti, anche la qualità ed il prezzo sono sempre più importanti. Ed alcune marche inoltre sono sempre più motivate da preoccupazioni inerenti alla tracciabilità del prodotto e vorrebbero evitare i potenziali rischi per la reputazione, ha detto alla *Reuters* Alessandro Brun, professore del Politecnico di Milano.

Alcuni produttori e compratori affermano che è troppo presto perché i dati mostrino il flusso in uscita dalla Cina.

A detta della *Reuters*, secondo dati cinesi, le esportazioni tessili della Cina alla volta dell'Unione Europea sono cresciute di un modesto 1,4% nei primi dieci mesi dell'anno scorso, ma sono calate del 4,1% ad ottobre.

(da: lloydsloadinglist.com, 20 febbraio 2017)

LEASING

IL NOLEGGIATORE DI CONTENITORI TEXTAINER VA IN ROSSO, MA ASSERISCE DI POTER "VOLTARE PAGINA"

La Textainer, maggiore società di leasing di contenitori del mondo, ha postato una perdita netta di 56 milioni di dollari USA nel 2016, dopo avere registrato profitti per 110 milioni di dollari USA l'anno precedente, ma resta ottimista.

Il noleggiatore di box, che dispone di una flotta di qualcosa come 3,1 milioni di TEU, ha dichiarato che esiste "un certo numero di tendenze positive" che potrebbero aiutarla a "voltare pagina".

La società afferma che i prezzi dei container nuovi sono stati del 70% circa più alti rispetto al punto più basso dello scorso luglio, che il valore dei contenitori usati si è incrementato del 15-25% da settembre e che le tariffe di noleggio si sono "più che raddoppiate" nello stesso periodo.

La principale ragione per tali picchi consiste nel repentino calo della produzione dei contenitori per carichi secchi l'anno scorso dopo che i produttori avevano subito pesanti perdite nei primi sei mesi che avevano comportato una variazione nell'equilibrio fra domanda ed offerta.

La Textainer afferma che la produzione di nuovi contenitori per carichi secchi, pari a 1,8 milioni di TEU, rispetto allo smaltimento di 1,5 milioni di TEU, ha significato che la flotta mondiale di contenitori "è cresciuta a malapena" rispetto ad uno scenario di domanda in crescita e livelli di utilizzazione più elevati.

Nel contempo, l'impatto finanziario sulla Textainer del fallimento della Hanjin è stato di 53,3 milioni di dollari USA, compresa una riduzione dei proventi di 12,1 milioni di dollari USA, mentre il valore del deterioramento dei contenitori,

messo a bilancio il 1° luglio, è risultato in una ulteriore botta di 66,5 milioni di dollari USA.

Tuttavia, la Textainer dichiara di avere recuperato, ovvero di essere in procinto di recuperare, circa l'80% dei 150.000 TEU noleggiati alla Hanjin e di starne "attivamente negoziando" la restituzione di un altro 13%.

Peraltro, in occasione della presentazione dei suoi risultati relativi all'intera annata, il presidente ed amministratore delegato Philip Brewer ha detto di aspettarsi che la percentuale di recupero sia di quasi il 90%.

"Recupereremo solo dove è economicamente giustificato" ha affermato, spiegando che il recupero di ogni contenitore è stato analizzato al fine di tener conto degli oneri richiesti dal terminal o deposito e del costo di restituzione a fronte del valore patrimoniale.

La Textainer ha dichiarato che la propria assicurazione finalizzata alla copertura del valore dei container non è stata in grado di recuperare economicamente.

Essa dispone altresì di una copertura assicurativa sino a 183 giorni di perdita della tariffa di noleggio dalla data di insolvenza della Hanjin fino a quando i contenitori vengono recuperati.

La Textainer sostiene di avere fatto in modo da rimettere in leasing il 28% dei contenitori prima noleggiati alla Hanjin "secondo tariffe migliori" di quelle concordate con la linea di navigazione sudcoreana.

Data l'offerta attualmente "esigua", i miglioramenti del mercato sono stati "significativi" afferma Brewer aggiungendo che i margini si sono "incrementati esponenzialmente".

Tuttavia, avverte che potrebbe volerci un po' di tempo prima che i suddetti benefici siano riscontrabili nei conti della società, dal momento che gli incrementi dei noleggio giornalieri si verificherebbero solamente quando i noleggi venissero rinnovati.

Inoltre, afferma Brewer, il costo del recupero dei container della Hanjin dovrebbe continuare ad avere un impatto negativo a causa dello sfasamento dei rimborsi assicurativi.

Secondo Brewer i produttori di container solo adesso stanno "imparando davvero", avendo venduto contenitori ad un prezzo inferiore al costo di produzione per troppo tempo.

"I prezzi dell'acciaio sono più alti dell'80% di quanto fossero un anno fa, cosa che, combinata al passaggio alla vernice a base d'acqua (per adeguarsi alle regole ambientali cinesi), dovrebbe contribuire a supportare i prezzi dei

contenitori nuovi al loro attuale livello di oltre 2.000 dollari USA" afferma Brewer.

Nel corso del 2016, la Textainer ha speso 480 milioni di dollari USA in oltre 286.000 TEU di contenitori nuovi ed usati.

(da: theloadstar.co.uk, 20 febbraio 2017)

LEGISLAZIONE

NUOVO STANDARD ISO PER IL BUNKERAGGIO SICURO DELLE NAVI ALIMENTATE A GAS NATURALE LIQUEFATTO

Alcune navi in Europa settentrionale utilizzano il gas naturale liquefatto quale propria fonte combustibile da oltre un decennio, con un record di sicurezza estremamente buono.

Ma poiché l'uso delle navi alimentate a gas naturale liquefatto si è diffuso ad altre zone del mondo e molte altre parti ne sono state coinvolte, esiste chiaramente la necessità di standardizzare le operazioni di bunkeraggio con gas naturale liquefatto a livello internazionale.

Un nuovo standard ISO farà in modo che le navi alimentate a gas naturale liquefatto possano rifornirsi in modo sicuro e sostenibile.

Il bunkeraggio con gas naturale liquefatto è un particolare tipo di operazione in cui tale gas viene trasferito da una determinata fonte di distribuzione ad una nave alimentata a gas naturale liquefatto.

Ciò comporta la partecipazione di diversi soggetti interessati, dal lato della nave al fornitore di gas naturale liquefatto, ai porti, al personale addetto alla sicurezza ed alle amministrazioni.

Poiché la domanda di navi alimentate a gas naturale liquefatto si è incrementata, lo stesso è accaduto per un bunkeraggio pratico, economicamente vantaggioso ed efficiente, di modo che si è verificata una urgente necessità di uno standard internazionale che assicuri che le operazioni di bunkeraggio con gas naturale liquefatto possano essere effettuato in modo sicuro.

Il nuovo ISO 20519 "Ships and marine technology – Specification for bunkering of liquefied natural gas fuelled vessels" aiuterà gli operatori a selezionare fornitori di carburante per navi che soddisfino gli standard stabiliti per la sicurezza e la qualità del carburante.

Negli ultimi anni, le navi ed i battelli alimentati a gas naturale liquefatto sono diventati più grandi, viaggiano su maggiori distanze e possono rifornirsi in un numero maggiore di porti in diversi paesi.

Di conseguenza, il numero delle parti coinvolte nel bunkeraggio di gas naturale liquefatto sta crescendo rapidamente.

Le prassi di standardizzazione della sicurezza sono divenute necessarie per far sì che, non importa dove il bunkeraggio abbia luogo, ci sia un insieme comune di direttive che vengano comprese universalmente, dal fornitore di gas naturale liquefatto al personale della nave.

L'ISO 20519 contiene direttive non comprese nel Codice IGC, vale a dire il codice prevalente a livello internazionale per il trasporto in sicurezza via mare di gas liquefatti alla rinfusa.

Esso comprende le seguenti voci:

- hardware: sistemi di trasferimento dei liquidi e del vapore;
- procedure operative;
- direttive per il fornitore di gas naturale liquefatto ai fini della fornitura della nota di consegna del bunker gas naturale liquefatto
- formazione e certificazione del personale coinvolto;
- direttive per le strutture dedicate al gas naturale liquefatto al fine di soddisfare gli standard ISO applicabili ed i codici locali.

"I requisiti dell'ISO 20519 possono essere inseriti come obiettivo di gestione all'interno dei programmi di gestione esistenti ed assicurano una conformità verificabile" spiega Steve O'Malley, presidente della commissione tecnica ISO/TC 8 (navi e tecnologia marittima), sottocommissione SC 11 (intermodale e navigazione marittima a corto raggio), nonché coordinatore del gruppo di lavoro WG 8 della TC 8 che ha sviluppato lo standard.

Questo è importante, afferma O'Malley, perché "la direttiva di conformità agli standard ISO è spesso inserita nei contratti relativi alle attività e può anche essere citata dalla regolamentazione locale".

O'Malley ha inoltre esteso il proprio apprezzamento alla commissione tecnica ISO/TC 67 (materiali, attrezzature e strutture al largo per il petrolio, industrie del petrolchimico e del gas naturale) che aveva dato il via ai lavori su tale argomento e fornito molti degli esperti per il gruppo di lavoro TC 8.

Il gruppo di lavoro che ha sviluppato l'ISO 20519 comprendeva specialisti del settore marittimo, produttori di equipaggiamenti, la SGMF (Society for Gas as

a Marine Fuel), imprese commerciali, società di classificazione, registri internazionali e la Guardia Costiera degli Stati Uniti.

Questa condivisione di conoscenze è stata importante ai fini della produzione di uno standard che fosse sia pratico sia promotore di sicurezza nel corso delle operazioni di rifornimento di gas naturale liquefatto.

L'uso del gas naturale liquefatto come carburante per una nave è relativamente nuovo, di modo che occorrerà aggiornare periodicamente lo standard al fine di incorporarvi le lezioni apprese nel tempo ed i cambiamenti tecnologici.

Allo scopo di agevolare ciò, è stato istituito un gruppo che segua gli incidenti nel rifornimento di gas naturale liquefatto e contribuisca a stabilire quando lo standard dovrebbe essere aggiornato.

L'ISO 20519:2017 è stato prodotto su richiesta dell'IMO (International Maritime Organization), della Commissione Europea e della BIMCO (Baltic and International Maritime Council), la maggiore associazione di trasporto marittimo internazionale.

(da: hellenicshippingnews.com, 14 febbraio 2017)

STUDI E RICERCHE

LE DICHIARAZIONI ERRONEE CONTINUANO AD AFFLIGGERE IL TRASPORTO MARITTIMO DI CONTENITORI

La ditta specialista in rischi TT Club sottolinea come la dichiarazione erronea del carico continui a presentare seri problemi di sicurezza per il settore del trasporto marittimo containerizzato, dato che le spedizioni che vengono identificate come sbagliate spesso sono cancellate e di nuovo prenotate presso un vettore meno attento.

In un articolo pubblicato il 15 febbraio da *Lloyd's Loading List*, la ditta specialista in rischi ed assicurazione TT Club ha elogiato i rapporti ed il lavoro dell'organizzazione CINS (Cargo Incident Notification System) e dei suoi membri, costituita nel 2011 per identificare le pratiche non sicure nella filiera distributiva containerizzata.

"Tuttavia, una delle problematiche più inquietanti e persistenti evidenziate nei rapporti è il livello della dichiarazione erronea delle spedizioni, che sia dovuta ad ignoranza, errore o frode" commenta Peregrine Storrs-Fox, direttore gestione rischio al TT Club.

"Quello che stupisce è il fatto che molte spedizioni che vengono identificate come dichiarate erroneamente nel processo di prenotazione sono poi cancellate prima del carico a bordo, finendo semplicemente per esporre al rischio un altro vettore meno attento al problema.

Solo per questo argomento vi è motivo di relazionarsi con il CINS ed il suo database".

Sottolineando il valore del CINS, Storrs-Fox afferma che il TT Club da tempo riconosce l'importanza decisiva della condivisione di informazioni causali relative agli incidenti, sostenendo che l'analisi e la valutazione di quello che è andato storto rappresenta una parte fondamentale della promozione della prevenzione delle perdite e dello sviluppo di buone pratiche.

"Alla radice, la capacità di imparare dai problemi e di evitare il loro ripetersi migliorerà sostanzialmente la redditività operativa e ridurrà i costi di un'attività" ha evidenziato.

È stato, pertanto, "facile per il TT Club accogliere le risultanze provenienti da cinque dei principali operatori di linea di un organismo finalizzato ad acquisire i

dati inerenti agli incidenti allo scopo di fornire un tempestivo avviso delle tendenze preoccupanti, sia che si riferiscano ai carichi che presentano caratteristiche di pericolosità sia che svolgano pratiche rischiose nella filiera distributive containerizzata.

Ora, circa cinque anni più tardi, l'organismo CINS ha visto crescere il numero dei propri associati fino a comprendere qualcosa come 16 operatori di linea, in rappresentanza di oltre il 70% della capacità di slot containerizzati".

Continua Storrs-Fox: "Anche se i cambiamenti strutturali ed il consolidamento nel settore possono comportare conseguenze, è probabile che la penetrazione all'interno del settore continui a crescere: non da ultimo perché il valore commerciale continua a rafforzarsi".

Il dirigente afferma che sostanzialmente il CINS agevola l'acquisizione da parte degli operatori di linea di fondamentali informazioni causali strutturate in relazione ai carichi ed agli incidenti inerenti ai container.

Questa raccolta di informazioni esclude esplicitamente tutti i dati dei caricatori al fine di non sollevare problemi di natura anti-trust.

L'obiettivo dell'organismo è quello di "mettere in evidenza i rischi presentati da certi carichi e/o da errori d'imballaggio al fine di migliorare la sicurezza in tutta la filiera distributiva e specificamente a bordo delle navi.

L'aspirazione è quella di riuscire a riferire tutti gli incidenti significativi in relazione a lesioni o perdita di vite umane, questioni ambientali o danni al carico ed ai beni e causati dal carico stesso o dall'equipaggiamento containerizzato, unitamente alle conclusioni in ordine alle indagini per identificarne le cause".

Storrs-Fox ha detto che l'anno scorso si è assistito ad importanti sviluppi per il CINS.

Non solo le adesioni hanno continuato a crescere sulla scorta dei risultati dimostrabili, ma l'analisi del database, unitamente alle riunioni degli associati, hanno indotto iniziative per migliorare la sicurezza e ad intensificare l'attenzione sulle buone pratiche in tutto il settore.

"Come già rilevato in precedenza, il TT Club ha lavorato con il CINS per aggiornare ed ampliare la propria guida in relazione al trasporto sicuro di materiali in bobine, un carico non regolamentato che ha comportato numerosi problemi a bordo delle navi ed a terra" nota Storrs-Fox.

"Inoltre, in seguito ad una serie di incendi che hanno coinvolto un carico autoreattivo, l'ipoclorito di calcio, il CINS ha collaborato con lo IGP&I (International Group of P&I Clubs) per aggiornare e chiarire la guida che non veniva rivista dal 2011.

Un'ampia gamma di soggetti interessati, fra cui il TT Club, ha compilato linee-guida rivisitate e destinate ad essere accettate in tutto il settore del trasporto marittimo containerizzato e dai relativi assicuratori; esse sono state recentemente sottoposte ad una ulteriore revisione.

"Queste due iniziative finalizzate a fornire una guida sulle buone pratiche per caricatori ed imballatori dimostra la gamma di materie fonti di preoccupazione nell'ambito della filiera distributiva containerizzata" ha dichiarato.

"L'esperienza relativa agli incidenti riportati costituisce un fattore fondamentale per il confronto dei materiali per la guida; i problemi insorti nel corso del solo ultimo anno stanno motivando ulteriormente il gruppo di lavoro in ordine ad argomenti inerenti sia ai carichi regolamentati, come la carbonella, sia non regolamentati, come le questioni emergenti nell'imballaggio ed il trasporto di pellame umido.

Così, anche se la percezione comune può essere nel senso che quei carichi designati come 'pericolosi' portano all'aumento dei peggiori disservizi, anche i carichi generali impacchettati od imballati male si sono dimostrati problematici.

Inoltre, l'impulso ad istituire guide per buone pratiche inevitabilmente si estendono al di là della semplice creazione di guide per il buon imballaggio, come esemplificato dal lavoro del CINS con la COA (Container Owners Association) ed il TT Club per individuare gli specifici rischi relativi all'uso di contenitori refrigerati non operativi allo scopo di trasportare carichi che non richiedono il controllo della temperatura.

Tale pratica apporta vantaggi ai soggetti attivi nel trasporto marittimo, ma occorre che tenga conto delle differenze e sensibilità di tali unità".

(da: lloydsloadinglist.com, 15 febbraio 2017)

REEFER

LA NIPPON YUSEN TRAGHETTA DERRATE FRESCHE IN EUROPA VIA MARE

La compagnia di navigazione marittima Nippon Yusen trasporterà prodotti agricoli freschi giapponesi in Europa all'interno di speciali contenitori ad un decimo del prezzo del trasporto merci aereo: un'iniziativa che probabilmente apporterà attività di cui si sentiva il bisogno per le operazioni di trasporto marittimo.

Il vettore ha in programma il lancio del servizio nel corso di quest'anno.

Se avrà successo, potrebbe poi estendere le operazioni per portare i prodotti agricoli europei in Nord America, e poi quelli nordamericani in Giappone.

La Nippon Yusen ha deciso lo scorso ottobre di consolidare le proprie operazioni containerizzate con quelle dei colleghi Mitsui O.S.K. Lines e Kawasaki Kisen Kaisha.

Le attività si dibattevano fra basse tariffe di nolo a causa di un eccesso di navi e della debole domanda di trasporto.

I prodotti freschi hanno ottenuto tariffe di trasporto marittimo elevate in ragione dell'equipaggiamento speciale coinvolto e l'esportazione di un numero maggiore di tali merci apporterebbe stabili introiti all'associazione imprenditoriale che i vettori costituiranno a luglio.

Contenitori ad atmosfera controllata manterranno fresche le merci per tutto il viaggio di grosso modo 50 giorni.

I container regolano la temperatura interna così come il livello dell'azoto e dell'ossigeno, reprimendo la respirazione del prodotto per evitare che vada a male.

La Nippon Yusen ha utilizzato i contenitori ad atmosfera controllata in precedenza per viaggi di circa due settimane alla volta del Sud-Est asiatico ma non ancora per quelli in Europa.

Il vettore recentemente ha inviato la propria prima partita di prova di mandarini giapponesi in Europa su richiesta della Prefettura di Tokushima.

La temperatura e l'umidità dei contenitori sono stati regolati per adattarli alla frutta e la maggior parte della partita è arrivata pronta per la vendita.

I mandarini vengono portati in Europa in aereo da diversi anni, ma probabilmente passeranno al trasporto marittimo a partire dal raccolto di questo novembre.

La compagnia di navigazione sta anche valutando la spedizione di prodotti agricoli di lunga durata come le mele e le patate dolci giapponesi all'interno di contenitori ad atmosfera controllata.

La Nippon Yusen ha in programma la negoziazione di tariffe di nolo con i caricatori sulla base dei volumi di carico ed è probabile che i contenitori ad atmosfera controllata costino da cinque a dieci volte di più rispetto a quelli generici.

L'anno scorso, la spedizione di un container per carichi generali dall'Asia all'Europa costava in media 70.000 yen (619 dollari USA al cambio attuale); pertanto, i contenitori ad atmosfera controllata costerebbero da 350.000 a 700.000 yen per lo stesso viaggio: un prezzo salato, ma comunque pari a circa un decimo del prezzo di un trasporto merci aereo.

A novembre, il caricatore ha speso diverse centinaia di milioni di yen per acquisire circa 600 contenitori ad atmosfera controllata in più, portando il suo totale a quasi 2.000 unità.

Quei contenitori finora sono stati per lo più utilizzati per importare in Giappone derrate prodotte all'estero come gli avocado e le banane.

Ma le esportazioni giapponesi di prodotti freschi sono state scarse e molte navi sono state mandate indietro con le stive vuote.

La Mitsui O.S.K. si è anche associata con la Ryukyu Kaiun Kaisha, ovvero RKK Line, con sede nella Prefettura di Okinawa, al fine di spedire derrate prodotte ad Okinawa in contenitori ad atmosfera controllata.

La RKK metterà nei traghetti merci come le patate dolci rosse ed i meloni amari per portarli a Kaohsiung (Taiwan) e quindi la Mitsui O.S.K. le porterà da Kaohsiung a Hong Kong.

La prima nave di questa associazione è partita dal capoluogo di Okinawa, Naha, il 17 febbraio ed il suo arrivo a Hong Kong era programmato per martedì.

Il servizio si estenderà ad altre zone nel corso dell'anno fiscale 2017.

(da: hellenicshippingnews.com, 22 febbraio 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.