

Notiziario

15 Novembre 2017

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXV
Numero del 15 novembre 2017

NOTIZIE C.I.S.CO.

C.I.S.CO. ALLA NAPLES SHIPPING WEEK 2018 Pag. 3

PORTI

SVILUPPO DELLA APMT A VADO: OBIETTIVO FERROVIARIO DEL 40% Pag. 5

TRASPORTO MARITTIMO

IL TRASPORTO MARITTIMO IN UN MONDO CHE CAMBIA " 8

TRASPORTO FERROVIARIO

PARZIALE PRIVATIZZAZIONE DELLA DB? " 12

TRASPORTO STRADALE

KATOEN NATIE ED EXXONMOBIL PIONIERE DEI CAMION SENZA AUTISTA " 14

TRASPORTO INTERMODALE

LA COMMISSIONE EUROPEA PROPONE NUOVE REGOLE PER IL TRASPORTO COMBINATO..... " 17

TRASPORTI ED AMBIENTE

IMO: PASSI AVANTI NELLO SVILUPPO DI UNA STRATEGIA RELATIVA AI GAS SERRA
PER IL TRASPORTO MARITTIMO INTERNAZIONALE " 19

INDUSTRIA

INTERVISTA: LA MCKINSEY SPIEGA LA PROPRIA VISIONE DEL TRASPORTO
MARITTIMO CONTAINERIZZATO NEL 2067 " 22

LOGISTICA

IL COMMERCIO ELETTRONICO ED AMAZON STANNO CAMBIANDO IL MERCATO
DELLA LOGISTICA DEI DEPERIBILI " 25

STUDI E RICERCHE

I COSTI OPERATIVI DELLE NAVI SONO DESTINATI AD AUMENTARE NEL 2017 E 2018 " 28

REEFER

LA RICERCATRICE CHE HA VIAGGIATO PER IL MONDO DENTRO AD UN CONTENITORE
 MARITTIMO PER STUDIARE IL MAGAZZINAGGIO REFRIGERATO..... Pag. 34

SICUREZZA E PROTEZIONE

LO STUDIO LEGALE INCE & CO METTE IN GUARDIA RISPETTO ALLA "EVOLUZIONE
 ED ESPANSIONE DELLA MINACCIA INFORMATICA" PER I SETTORI
 DEL TRASPORTO MARITTIMO E DELLA LOGISTICA " 37

IN CALENDARIO " 41

15 novembre 2017

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

NOTIZIE C.I.S.CO.

C.I.S.CO. ALLA NAPLES SHIPPING WEEK 2018

Dal 24 al 29 settembre 2018 a Napoli si terrà la terza edizione di un'importante iniziativa di profilo internazionale: la *Naples Shipping Week*.



Nel corso della settimana Napoli sarà sede di una serie di conferenze e incontri aperti all'intera community dello shipping internazionale a cui contribuiranno relatori di grande prestigio provenienti dal mondo imprenditoriale, scientifico ed accademico.

La *Naples Shipping Week* nasce grazie alla partnership instaurata tra il Propeller Club Port of Naples che aggrega tutti i principali rappresentanti del Cluster marittimo e ClickutilityTeam, società leader nazionale nell'organizzazione di eventi.

In occasione dell'edizione 2018, si darà continuità alle iniziative finalizzate a far sì che venga perseguito l'obiettivo di unire Genova e Napoli creando un ponte ideale verso il Mediterraneo e riconfermando il ruolo chiave dell'Italia nello sviluppo del cluster e del commercio marittimo del *mare nostrum*.



Dopo la terza edizione della *Genoa Shipping Week* realizzata a Genova a fine giugno 2017, Napoli riprende il testimone con l'obiettivo di realizzare a fine settembre del 2018 un grande evento di profilo internazionale.

Nel contesto delle attività preliminari, C.I.S.Co. ha partecipato al primo tavolo di lavoro della *Naples Shipping Week 2018* e come nella scorsa edizione organizzerà un evento sulla containerizzazione.

PORTI

SVILUPPO DELLA APMT A VADO: OBIETTIVO FERROVIARIO DEL 40%

La nuova piattaforma della APMT a Vado, attualmente in costruzione nella località dell'Italia settentrionale, vanterà una capacità annua di 1,1 milioni di TEU, una profondità del canale da 16 a 23 metri ed una produttività di 26 movimentazioni per gru/ora, ha annunciato Paolo Cornetto, amministratore delegato della APM Terminals in Italia, in occasione della 5^a mostra e conferenza MED Ports svoltasi a Barcellona dal 25 al 27 ottobre scorso.

Il porto di Vado è situato nella provincia di Savona sulla costa ligure, nei pressi di Genova, il più trafficato porto containerizzato d'importazione ed esportazione in Italia.

La APMT (APM Terminals) sviluppa nel sito il nuovo terminal container semi-automatizzato da 800.000 TEU, il primo del genere in Italia, in grado di accogliere navi portacontainer con capacità sino a 19.000 TEU e destinato a diventare operativo nel 2018, nonché dotato di un terminal reefer.

Nel 2015 la APMT aveva acquisito l'esistente Vado Ligure Reefer Terminal, con una capacità annua di 275.000 TEU, una delle maggiori strutture reefer nel Mar Mediterraneo, che in particolare rappresenta il 60% di questo traffico nei porti della Liguria e del Tirreno.

"Adesso siamo al 53% del completamento delle opere di ingegneria civile" afferma Paolo Cornetto citato da *The MediTelegraph*.

"L'installazione delle gru, che sono già state ultimate presso la ZPMC di Shanghai, dovrebbe avvenire un anno prima, all'inizio del 2018.

Nel 2020 la seconda fase del terminal sarà operativa a pieno regime".

Paolo Cornetto ha inoltre sottolineato l'efficienza operativa concepita della futura struttura: "Stimiamo che i tempi di entrata ed uscita dei camion siano di 35 minuti o 45 minuti nei momenti di punta del traffico".

Oltre al traffico regolare di contenitori, la piattaforma dell'APMT Vado è destinata a movimentare carichi speciali (attrezzature industriali, componenti ed infrastrutture industriali) e volumi di frutta a temperatura controllata, il traffico tradizionale della struttura.

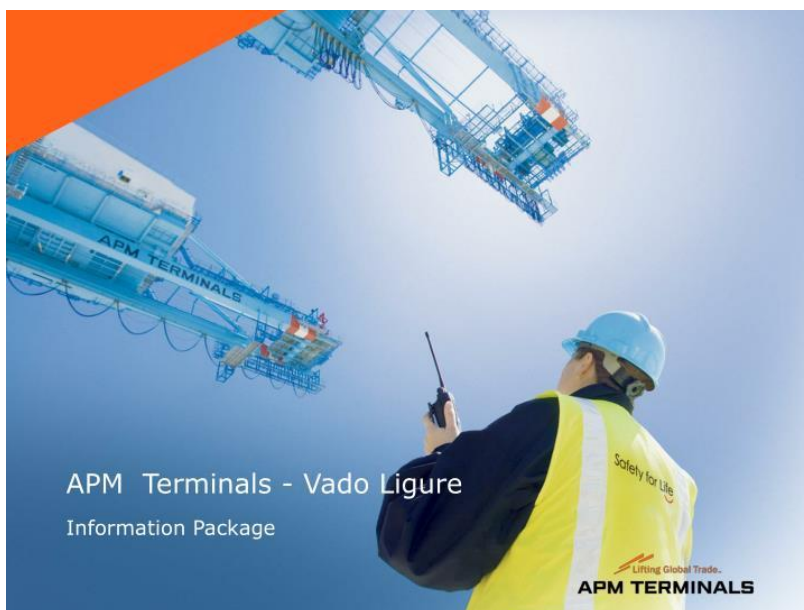
Queste operazioni saranno espletate presso il Terminal Reefer che è equipaggiato con un ormeggio per possibili traffici di traghetti per merci.

Parlando dei traffici della frutta, Paolo Cornetto ha raccontato di un treno merci per carichi a temperatura controllata che la APMT ha lanciato in Spagna da Barcellona al centro merci di Saragozza.

Adesso la società ha in programma l'introduzione di questo modello di attività in Italia.

L'obiettivo intermodale del terminal è ambizioso: far sì che il 40% delle merci trasportate entrino ed escano in treno.

Per fare un paragone, l'indicatore del porto di La Spezia è del 36%, quello di Genova del 18%.



L'operatore di trasporto merci ferroviario del porto di Genova FuoriMuro offre servizi ferroviari da Genova, La Spezia e Livorno alla volta di destinazioni di rilievo nell'Italia settentrionale e ha recentemente varato un servizio da Marsiglia a Parma che fa scalo a Vado Ligure.

Ora la APMT è intenzionata a servirsi di tutte le tratte

possibili: non solo l'attuale linea dei Giovi ed il futuro Terzo Valico, che trasportano tutto il traffico ferroviario di merci da Genova e La Spezia, ma anche le due linee che collegano Savona con Torino ed Alessandria.

"Le linee secondarie per Alessandria e Torino non vengono quasi utilizzate" afferma Paolo Cornetto.

"Con pochi lavori esse potrebbero essere adattate ai contenitori high-cube, anche se ci sono solo pochi carri.

Studieremo la questione nei mesi a venire".

Secondo Paolo Cornetto, i treni che partiranno dal nuovo terminal di Vado saranno lunghi 450 metri, con l'opzione di essere agganciati a convogli più lunghi presso i centri intermodali della pianura padana.

Come *Port.Today* aveva scritto in precedenza, nel 2016 la APMT è stata raggiunta da due partner cinesi nel progetto di Vado.

La COSCO Shipping Ports ha ora una quota del 40% e la Qingdao Port International Development Co., Ltd una quota del 9,9% sia nel Vedo Reefer Terminal che nello APMT Vado Container Terminal.

La APMT resta l'azionista di maggioranza (50,1%).

L'accordo è stato concluso a marzo di quest'anno.

(da: port.today, 30 ottobre 2017)

TRASPORTO MARITTIMO

IL TRASPORTO MARITTIMO IN UN MONDO CHE CAMBIA

Dopo un'estate di straordinari disastri negli Stati Uniti ed in altre parti del mondo l'economia globale lotta per mostrare una crescita e deve fronteggiare un'enorme incertezza riguardo al futuro della pace nel mondo.

Il trasporto marittimo, che ancora provvede ad oltre il 90% dei traffici materiali mondiali, ha mostrato poca crescita della domanda dei suoi servizi ed in alcuni settori un declino.

Il trasporto marittimo ha iniziato questo decennio con un eccesso di offerta di navi e peraltro ha continuato ad espandere la propria capacità con un programma di nuove costruzioni senza precedenti in tutti i settori.

Malgrado una maggiore attività di demolizioni delle navi che ha raggiunto la propria capacità massima, l'eccedenza è cresciuta e le ordinazioni di nuove costruzioni continuano a manifestarsi.

La maggior parte delle ordinazioni relative a nuove navi sono ora nei cantieri navali cinesi che sono supportati dal finanziamento delle esportazioni cinesi e dalla costituzione di diverse imponenti società di leasing cinesi.

La Cina continuerà a finanziare e consegnare nuove navi purché esse siano noleggiate ad interessi cinesi dal momento che ciò continua a tenere basse le tariffe di nolo marittimo sia per le sue importazioni che per le esportazioni.



Così, la capacità di trasporto delle navi nella maggior parte dei settori eccede la domanda, cosa che comporta che le tariffe del mercato a pronti nei settori delle rinfuse secche e liquide coprono a stento i costi operativi delle navi ed i loro interessi correlati.

Questo va a vantaggio degli interessi della merce nelle materie prime e dei produttori di merci finite i cui clienti sono in tutti i mari.

Il costo della spedizione marittima di un container dalla Cina, dal Giappone, dalla Corea o da Taiwan agli Stati Uniti è di gran lunga minore dei costi di autotrasporto sostenuti a terra negli Stati Uniti e non ci sono proventi per il ritorno dei contenitori vuoti.

Il settore delle petroliere dipende dalle spedizioni di petrolio greggio dalla sua fonte alle raffinerie e poi dalla movimentazione dei prodotti petroliferi e chimici alla volta degli utenti finali.

La scoperta e lo sviluppo di nuove fonti di petrolio greggio e di gas naturale negli Stati Uniti, unitamente ai nuovi oleodotti interni, hanno indotto il paese a puntare a diventare in breve indipendente dal punto di vista energetico nonché un esportatore di gas naturale.

L'apertura del recente ampliamento del Canale di Panama l'anno scorso ha sostanzialmente cambiato la fornitura di gas naturale dagli Stati Uniti alla Corea ed al Giappone e da ultimo alla Cina.

Essa ha inoltre permesso alle grandi, ma non gigantesche, navi portacontainer di transitare e scaricare nei porti situati su e giù lungo al costa orientale statunitense.

Ciò avrà un effetto significativo sul trasporto marittimo con i paesi dell'America centrale ed i Caraibi dal momento che le grandi navi in grado di transitare dal Canale possono anche attraccare nei porti in cui non possono farlo le unità gigantesche.

La corsa a costruire portacontainer sempre più grandi è discutibile poiché esse sono finalizzate ai traffici di esportazione da Cina, Taiwan, Corea e Giappone agli Stati Uniti ed all'Europa e raramente viaggiano piene nelle tratte di ritorno.

Il principale obiettivo della nuova amministrazione statunitense è quello di riportare la produzione in patria unitamente alle migliaia di miliardi di dollari di profitti delle imprese statunitensi che attualmente vengono detenuti legalmente all'estero.

Questo ridurrà notevolmente i volumi dei carichi in tutto il Pacifico e molte delle navi gigantesche potrebbero senz'altro diventare un giogo ed essere superflui i costosi ampliamenti dei porti.

Gli esperti finanziari hanno opinioni contrastanti circa il futuro del trasporto marittimo, concentrandosi principalmente sull'offerta delle attuali flotte e sul registro delle ordinazioni di nuove costruzioni.

Poca attenzione viene prestata agli interessi della merce ed alla loro futura domanda di servizi di trasporto marittimo.

La globalizzazione è in stallo dato che alcune nazioni ancora puntano alla crescita nel prossimo decennio mentre altre sono in fase contraria e paesi come la Cina e l'India cercano la crescita all'interno dei propri mercati nazionali.

Il petrolio ad esempio avrà molta domanda a livello globale ma gli obiettivi di autosufficienza energetica degli Stati Uniti, la crescita delle flotte di petroliere in Medio Oriente e la fine del petrolio nel Mare del Nord ed in Venezuela nonché il declino delle esportazioni nigeriane concorrono a suggerire una riduzione della domanda di petroliere adibite al trasporto del greggio, anche se il registro delle ordinazioni continua ad ampliare la flotta.

Il settore dei carichi secchi è ancora afflitto dall'eccesso di offerta e da troppe diverse dimensioni delle navi.

I suoi principali mercati sono la movimentazione delle materie prime che senza dubbio cambierà dato che le principali nazioni riesamineranno le proprie politiche produttive e che i devastati paesi in Medio Oriente restano stagnanti.

Tutto ciò concorre a rammentare agli armatori ed ai loro investitori che il trasporto marittimo è un'industria di servizio che ha perso il controllo dei propri mercati.

Troppa attività nei mercati di capitali si è concentrata sul valore delle navi, incoraggiando le nuove costruzioni rispetto al continuare ad effettuare operazioni con le navi esistenti assoggettate ad una buona manutenzione e gestione, le quali possono effettuare operazioni per 20 anni.

Peraltro i flussi dei proventi sono a stento sufficienti a coprire i costi operativi ed alcuni interessi ma non riescono a produrre eccedenze per supportare il capitale di cui ci sarà bisogno in futuro per le sostituzioni nelle flotte.

Gli interessi della merce possono chiaramente permettersi di pagare di più i servizi di trasporto marittimo che richiedono e da sempre si sono rivolti al noleggio a tempo per assicurarsi tali servizi e sviluppare strette relazioni con gli armatori.

La mentalità a breve termine degli investitori odierni ha indotto la rottura di queste relazioni dal momento che le navi per lo più agiscono sui mercati a pronti con minima spesa per le manutenzioni e possono essere vendute in qualsiasi momento.

Anche se le tariffe a pronti sono di solito più alte di quelle per il noleggio a tempo le navi normalmente dispongono in media di meno di 300 giornate retribuite e raramente hanno rotte commerciali regolari.

Malgrado gli straordinari aumenti dei mercati azionari statunitensi quest'anno, le azioni del trasporto marittimo continuano a mostrare poca o nessuna

crescita e vengono trattate come le azioni da quattro soldi scambiate dagli speculatori.

Occorre che lo shipping si riprenda, poiché esso continua a trasportare il 90% dei traffici materiali mondiali, che si sottragga all'influenza dei mercati di capitali e che si assicuri nuovamente l'interesse delle banche commerciali concentrandosi sull'acquisizione dei flussi delle entrate derivanti dagli interessi della merce.

(da: hellenicshippingnews.com, 31 ottobre 2017)

TRASPORTO FERROVIARIO

PARZIALE PRIVATIZZAZIONE DELLA DB?

Berlino sta nuovamente prendendo in considerazione l'ipotesi di mettere in vendita la DB Schenker, ramo della maggiore società ferroviaria europea DB AG.

In una lettera del Ministro delle Finanze alla Commissione Bilancio del Parlamento tedesco, si dichiara che potrebbe essere presa in considerazione una vendita completa o parziale.

La Commissione Bilancio aveva intrapreso una ricerca su come la DB potesse essere "ulteriormente sviluppata e stabilizzata finanziariamente" dopo che il governo le aveva attribuito l'equivalente di circa 2,4 miliardi di euro.

Due anni fa Berlino aveva elargito un incremento di capitale di 1 miliardo di euro ed aveva ridotto l'obbligo di dividendi per il periodo 2017-2020, rinviando di fatto la programmata (parziale) privatizzazione della DB Schenker.

Il partito CDU della Cancelliera Angela Merkel, pur essendo tornato in Parlamento quale maggior singolo partito nelle elezioni federali di settembre, è stato costretto ad entrare in una coalizione con lo FDP (Liberali) ed il partito dei Verdi.

Certamente a livello nazionale sia lo FDP che i Verdi sono a favore della privatizzazione di tutta la DB o di sue parti.

Il consiglio di amministrazione della DB in precedenza aveva preso in considerazione una vendita parziale o completa della DB Schenker AG allo scopo di ridurre le perdite.

Tuttavia, com'è stato rilevato, i piani relativi alla vendita sono stati messi da parte dal governo in quel momento ed il Presidente della DB AG Dr. Richard Lutz aveva descritto la Schenker AG come parte integrante della holding.

Per il nuovo governo di coalizione un'approfondita ristrutturazione e riforma delle ferrovie rappresenta una questione importante.

Non è chiaro quanto si potrebbe ricavare da una vendita dell'intera DB Schenker.

Nel 2015 era stato suggerito che "il suo valore avrebbe potuto essere calcolato fra i 4 ed i 5 miliardi di euro" ma tale cifra potrebbe sembrare ottimistica oggi, in particolare poiché alcune operazioni da allora sono state trasferite alla società-madre DB Cargo.

Nel contesto di un distinto sviluppo, la DB Cargo UK sta lavorando assieme alla Axion Rail ed alla WH Davis al fine di convertire 110 carri tramoggia HTA adibiti al trasporto di carbone in carri a tramoggia aggregati HRA.

Nel corso della conversione una delle zone di carico della tramoggia viene rimossa, riducendo la lunghezza del carro del 20% rispetto alle sue dimensioni originali da 17.757 mm a 14.347 mm.



Malgrado la riduzione della lunghezza, il peso lordo che ogni carro può trasportare resta lo stesso (101,6 tonnellate).

Ciò consente il trasporto di un numero maggiore di carri in un treno, incrementando il potenziale tonnellaggio di carico utile del treno di 447 tonnellate per la stessa lunghezza, sulla base di una serie di 22 carri HTA e 27 carri HRA.

Le conversioni estremamente sofisticate vengono eseguite sia presso il sito della Axion Rail a Stoke-on-Trent sia presso il sito della WH Davis a Mansfield in seguito alla ultimazione di un riuscito periodo di prova di cinque mesi del prototipo di carro HRA, che è stato fatto viaggiare a pieno regime di trasporto da Peak Forest a Salford Hope Street.

La DB Cargo UK si è impegnata a riqualificare per cominciare 110 carri e ha in programma di averli in pieno servizio entro il terzo trimestre del 2018.

(da: worldcargonews.com, 4 novembre 2018)

TRASPORTO STRADALE

KATOEN NATIE ED EXXONMOBIL PIONIERE DEI CAMION SENZA AUTISTA

La Katoen Natie, gruppo logistico industriale con sede in Belgio, ha dato il via alle operazioni del proprio primo camion senza autista presso il sito produttivo integrato su scala mondiale della ExxonMobil a Singapore; il mezzo trasporta i prodotti fra le strutture di imballaggio e magazzinaggio intermedio della società.

Il camion pilota sarà operativo 7 giorni su 7 e 24 ore su 24 movimentando qualcosa come 250.000 tonnellate di prodotto all'anno.

Dopo un collaudo su strada semestrale, il progetto sarà gradualmente ampliato sino a 12 camion, movimentando circa 3 milioni di tonnellate di prodotto all'anno.

Koen Cardon, amministratore delegato della Katoen Natie Singapore, afferma: "Combiniamo ingegneria, tecnologia ed operazioni logistiche per offrire soluzioni innovative e su misura ai clienti di vari settori.

Questo progetto è un perfetto esempio dell'innovazione che portiamo avanti al fine di creare valore per i nostri clienti così come per creare le opportunità per aggiornare le competenze del nostro personale".



"Siamo entusiasti di supportare la Katoen Natie nell'attuazione di questa svolta innovativa nella logistica chimica e di contribuire al modo in cui il mondo immagina come apparirà il futuro del trasporto" afferma Damian Chan, direttore esecutivo energia e chimica del Singapore Economic Development Board.

“La trasformazione del nostro settore non può avvenire senza una forza lavoro ben addestrata e preparata per il futuro e l’impegno della Katoen Natie nel riqualificare il proprio personale migliorandone le competenze esemplifica la continua dedizione di Singapore nel far sì che il nostro talento sia pronto a svolgere i compiti del futuro”.

Robert W. Johnston, direttore produzione dell’impianto chimico di Singapore della ExxonMobil, dichiara che “i camion senza conducente sono un esempio di come il settore continui ad adottare l’automazione per migliorare la produttività del lavoratore.

Siamo felici di stare supportando la Katoen Natie nel suo impegno a rendere operative in sicurezza innovazioni nuove ed innovative presso il nostro sito produttivo”.

Cardon aggiunge: “Effettuiamo operazioni in 165 terminali logistici nell’ambito di una rete di 36 paesi.

Abbiamo selezionato Singapore quale ubicazione per questo progetto dal momento che essa dispone sia della visione sia del corretto ambiente aziendale per intraprendere tali progetti.

Il nostro partenariato con l’Economic Development Board è stato di importanza fondamentale per la realizzazione di questo progetto.

Inoltre, molti altri soggetti fra cui un gruppo di studenti del Master in Business Administration della SMU (Singapore Management University) e della IE Business School sono stati essenziali per questo progetto”.

Lieven Demeester, professore associato di gestione delle operazioni (esercitazioni) della SMU, che ha guidato gli studenti nel suo precedente ruolo di Preside Associato dei corsi di master in business administration, ha commentato: “Siamo orgogliosi dei nostri studenti dello MBA.

Hanno aiutato la Katoen Natie a identificare i partner tecnologici, ad avviare una collaborazione produttiva fra loro e ad assicurare la fattibilità finanziaria del progetto”.

La Katoen Natie ha inoltre lavorato con il VDL Groep industriale olandese in qualità di partner per questo progetto, che ha eseguito la conversione ed automazione del camion presso il proprio locale centro tecnologico VDL Automated Vehicles qui a Singapore.

Theo Toussaint, vice presidente esecutivo del VDL Groep, ha detto: “Siamo contenti di essere in partenariato con la Katoen Natie in questo progetto del camion senza autista.

L'ambizione del VDL è quella di diventare il leader delle applicazioni per veicoli pesanti elettrici ed automatizzati e consideriamo questo progetto come un altro grosso passo avanti verso il nostro obiettivo".

Sin dalla costituzione a Singapore 20 anni fa, la Katoen Natie ha sviluppato molte nuove soluzioni a Singapore che comprendono ispezioni sulla sicurezza mediante droni, gestione del trasporto attraverso una applicazione per telefono cellulare specialmente sviluppata ed una gamma di nuove tecnologie di imballaggio ed operazioni marittime.

Afferma Cardon: "Il progetto pilota del camion senza autista non è un obiettivo finale ma una pietra miliare in un'ampia gamma di soluzioni innovative che stiamo introducendo per i nostri clienti di tutto il mondo.

Le operazioni di Singapore sono diventate un centro di eccellenza per la Katoen Natie che ci consentirà di creare valore per i nostri clienti a livello mondiale".

(da: bulk-distributor.com, 27 ottobre 2017)

TRASPORTO INTERMODALE

LA COMMISSIONE EUROPEA PROPONE NUOVE REGOLE PER IL TRASPORTO COMBINATO

Il Collegio dei Commissari europei ha adottato una propria proposta finalizzata a migliorare la Direttiva 92/106 concernente il trasporto combinato nella propria riunione dell'8 novembre scorso.

Ciò va a concludere un processo quasi settennale nel corso del quale la UIRR ha perorato l'aggiornamento della Direttiva che presto raggiungerà il traguardo del quarto di secolo.

La revisione si propone di:

- estendere il raggio d'azione di tutte le operazioni di trasporto combinato, nazionale e transfrontaliero, condotte mediante il coinvolgimento delle ferrovie, delle idrovie interne e/o del trasporto marittimo;
- chiarire la definizione di trasporto combinato ed agevolare la sua attuazione mediante chiare direttive;
- contribuire all'introduzione della produttività potenziando le tecnologie digitali esigendo l'identificazione standardizzata delle unità di carico utilizzando i codici BIC e ILU;
- prescrivere un regime per agevolare la costruzione dei terminal di trasbordo che mancano ed aggiornare quelli esistenti;
- consentire provvedimenti relativi ad aiuti di stato per compensare il divario di competitività indotto dallo squilibrio normativo fra le diverse modalità di trasporto;
- istituire uno schema affidabile per la raccolta, la comunicazione e la cooperazione fra le competenti autorità degli stati membri riguardo ai dati.

La UIRR ha collaborato strettamente con i servizi della Commissione nel corso della REFIT (procedura di controllo dell'adeguatezza della regolamentazione) e delle consultazioni con i soggetti interessati che hanno preceduto la formulazione della proposta, che in gran parte soddisfa le aspettative del settore.

La revisione della Direttiva 92/106 dovrebbe consentire la raccolta dei frutti a portata di mano offerta dalla collaborazione delle modalità di trasporto sostenibili che sarebbe altrimenti impossibile: un notevole miglioramento dell'efficienza energetica del trasporto merci a lungo raggio, una significativa riduzione della sua impronta di carbonio e delle altre emissioni inquinanti, così come la limitazione della congestione stradale e della ricorrenza di incidenti.

I posti di lavoro ad elevata produttività eppure allettanti della filiera del trasporto intermodale dovrebbero contribuire ad alleviare le pressioni sul lavoro che incidono sulla logistica del trasporto merci ed alla fine indurre la competitività economica ed il benessere di tutti gli europei.



Il processo legislativo – che ci si aspetta venga ultimato nel giro dei residui 18 mesi dell'attuale mandato del Parlamento Europeo – sarà supportato dalla UIRR allo scopo di perfezionare la proposta in vista del conseguimento di risultati ottimali.

La revisione della Direttiva sul trasporto combinato dovrebbe entrare in vigore nel corso del 2020, anno in cui la UIRR celebrerà il 50° anniversario della propria fondazione.

(da: uirr.com, 9 novembre 2017)

TRASPORTI ED AMBIENTE

IMO: PASSI AVANTI NELLO SVILUPPO DI UNA STRATEGIA RELATIVA AI GAS SERRA PER IL TRASPORTO MARITTIMO INTERNAZIONALE

La seconda riunione del Gruppo di Lavoro Intersessionale sulla Riduzione delle Emissioni di Gas Serra dalle Navi, svoltasi dal 23 al 27 ottobre scorsi, ha fatto progressi nell'iniziare a definire una bozza di strategia preliminare dell'IMO sui gas serra includendovi un perfezionamento della visione dell'IMO che esprimerà l'ulteriore impegno dell'IMO medesimo per ridurre le emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo internazionale.

Mentre la struttura della strategia è stata in gran parte approvata, il testo dettagliato da includervi è ancora in fase di discussione.

Un'ampia gamma di proposte dettagliate è stata portata avanti affinché venissero comprese nella bozza di strategia preliminare.

Fra loro vi sono quelle correlate alla visione, al livello di ambizione, ai principi guida, alle proposte di provvedimenti, alle barriere ed alle misure di supporto, nonché alle iniziative successive.

Il gruppo si è trovato d'accordo nel ritenere che la bozza di strategia dovrebbe comprendere una procedura per la sua revisione periodica.

Il gruppo ha poi concordato sul fatto che le proposte di provvedimenti a breve termine potrebbero essere misure portate avanti ed approvate dalla MEPC (Commissione per la Protezione dell'Ambiente Marino) fra il 2018 ed il 2023, che le proposte di provvedimenti a medio termine potrebbero essere misure portate avanti ed approvate dalla MEPC fra il 2023 ed il 2030 e che le proposte di provvedimenti a lungo termine potrebbero essere misure portate avanti ed approvate dalla MEPC oltre il 2030.

Le date di entrata in vigore e quando effettivamente il provvedimento potrà iniziare a ridurre le emissioni di gas serra saranno definite per ciascuna misura singolarmente.

Il gruppo ha sostenuto l'esigenza di un'azione tempestiva.

Il gruppo ha sottolineato la necessità di valutare attentamente il potenziale impatto delle misure sugli stati, in particolare i paesi meno sviluppati e gli stati delle piccole isole in via di sviluppo.

Il gruppo ha altresì riconosciuto l'esigenza di occuparsi delle barriere e di assicurare misure a supporto, compresa la realizzazione di capacità e la cooperazione tecnica, nonché la ricerca e lo sviluppo specialmente nel campo dei carburanti alternativi.

L'intento è quello di raggiungere il consenso in occasione della prossima riunione.

Il segretario generale dell'IMO Kitack Lim ha dichiarato che "il gruppo di lavoro ha fatto qualche notevole progresso nel mettere assieme le proposte per i diversi elementi della bozza di strategia dell'IMO per i gas serra.

Confido che gli stati membri continueranno a lavorarci su in vista della prossima sessione del gruppo di lavoro, al fine di conseguire una convergenza di modo che la bozza preliminare di strategia dell'IMO per i gas serra possa essere adottata come programmato nella prossima sessione della Commissione per la Protezione dell'Ambiente Marino ad aprile 2018".

Il rapporto del Gruppo di Lavoro, unitamente ad altre domande, proseguirà sino alla terza sessione del Gruppo di Lavoro Intersessionale che dovrebbe riunirsi dal 3 al 6 aprile 2018.

Ci si aspetta che la terza sessione porti a termine una bozza preliminare della strategia dell'IMO per i gas serra da portare poi avanti per farla adottare dalla MEPC (Commissione per la Protezione dell'Ambiente Marino) 72 dal 9 al 13 aprile 2018.



Questo è conforme al calendario predisposto nella tabella di marcia per lo sviluppo di una esaustiva strategia dell'IMO sulla riduzione delle emissioni di gas serra derivanti dalle navi che è stata approvata in occasione della MEPC 70.

L'IMO ha già adottato misure vincolanti a livello globale per affrontare la problematica della riduzione delle emissioni di gas serra derivente dalle navi.

L'IMO sta già portando avanti progetti di cooperazione tecnica globale per supportare la capacità degli stati, in particolare quelli in via di sviluppo al fine di attuare il sostegno all'efficienza energetica nel settore del trasporto marittimo.

Al Gruppo di Lavoro Intersessionale sulla Riduzione delle Emissioni di Gas Serra dalle Navi hanno partecipato oltre 200 delegati provenienti da più di 50 stati membri.

Hanno inoltre partecipato alla riunione a titolo consultivo partecipanti delle organizzazioni intergovernative internazionali e di una varietà di organizzazioni non governative internazionali.

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

INDUSTRIA

INTERVISTA: LA MCKINSEY SPIEGA LA PROPRIA VISIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO NEL 2067

Il settore dello shipping sta entrando in un'era interamente nuova di sconvolgimento dal momento che le nuove tecnologie costringono i soggetti attivi nella filiera distributiva marittima a digitalizzarsi pena il fallimento.

Un nuovo rapporto della McKinsey and Company ha recentemente previsto che cosa influenzerà il trasporto marittimo containerizzato fra 50 anni.

Una delle sue principali conclusioni consiste nella previsione che nell'anno 2067 le navi avranno raggiunto dimensioni sino a 50.000 TEU, spronate da un incremento dei traffici containerizzati le cui dimensioni spazieranno da due a cinque volte quelle odierne.

La McKinsey afferma che la misura in cui il settore si svilupperà dipenderà dalla crescita nei mercati emergenti, dal cambiamento dell'impronta produttiva, dalla dematerializzazione delle domanda e dalle incertezze nella geopolitica e nella politica.

L'ultima volta che essa realizzò lo studio nel 1967 i contenitori standard stavano sconvolgendo l'attività del trasporto marittimo e pertanto i soggetti attivi nel settore dovettero ripensare tutto quanto.

Adesso i processi digitali come la catena di blocchi, i megadati e l'Internet delle Cose sono i nuovi perturbatori e l'era della quarta rivoluzione industriale presenta un futuro in cui le tecnologie come l'intelligenza artificiale dominerà le nostre filiere distributive.

Un altro fattore consiste nella circostanza che altri mercati emergenti – Cina ed India in particolare – stanno crescendo più rapidamente delle economie dei paesi ricchi, comportando una convergenza del reddito a livello globale.

È di nuovo il momento di ripensare tutto quanto?

Laurence Doe di *Port Technology* ne ha parlato con Steve Saxon, socio dell'ufficio di Shanghai della McKinsey e consulente dell'ufficio di Londra, autori del rapporto "*Container shipping: The next 50 years*" per saperne di più.

LD: Il rapporto descrive una "concezione di container modulare, tipo drone, galleggiante, flottante"; può spiegarla?

SS: La dinamica espansione-contrazione del settore deriva dalla presenza di grumi nella sua offerta: cioè, navi sempre più grandi.

A meno che il settore non possa introdurre una maggiore modularità, la dinamica esplosione-contrazione rimarrà un problema.

Rispetto ad un arco di tempo cinquantennale, idee indubbiamente bizzarre



come quella dei contenitori che fluttuano da soli potrebbero essere possibili.

Naturalmente, questo richiederebbe enormi progressi nello stoccaggio di energia e della propulsione su piccola scala così come soluzioni per le rastrelliere che proteggano il carico

dal mare in tempesta.

LD: I flussi containerizzati continueranno a crescere rapidamente in Medio Oriente, Africa ed Asia?

SS: I flussi di traffico containerizzato interasiatici sono oggi i maggiori rispetto a qualsiasi importante direttrice di traffico.

Data la concentrazione della popolazione e dell'attività economica in Asia orientale, non si tratta di una sorpresa.

E, date le loro dimensioni con la giusta combinazione di politiche, è possibile immaginare l'India come il prossimo grande hub di produzione delocalizzata all'estero, seguita dall'Africa.

Prima o poi, le filiere di valore produttivo più significative potrebbero estendersi dall'Africa all'Asia meridionale al Sud-Est asiatico ed alla Cina e con questo giungerà la necessità di trasporto marittimo containerizzato.

LD: Quando pensa che la spedizione di merci praticamente si estinguerà?

SS: Il futuro della spedizione di merci come attività a sé non è ancora chiaro.

Il "vincitore" sarà chiunque sia in grado di assicurare l'interfaccia digitale ed il sistema per ottimizzare i flussi di carico attraverso molteplici fornitori.

Potrebbe trattarsi di un gigante digitale, di un vettore di linea storico o anzi persino di uno degli odierni spedizionieri di merci.

La domanda è: chi digitalizza la più veloce e consegna la più ininterrotta pratica ai clienti?

Non c'è dubbio che la catena di blocchi possa contribuire a ridurre notevolmente il flusso cartaceo che gli spedizionieri di merci gestiscono oggi, e l'intelligenza artificiale può svolgere un ruolo in termini di ottimizzazione dei flussi dei carichi in tutta la filiera del valore.

Ma uno spedizioniere di merci potrebbe o non potrebbe essere il primo ad applicare questi strumenti in modo efficace.

LD: Pensa che i droni od un'altra tecnologia avranno un impatto significativo sul settore dell'autotrasporto?

Col tempo, potrebbe esserci una minaccia da parte dei droni volanti in grado di sollevare e trasportare al miglior prezzo volumi più grandi di merci, ma questo è ancora distante molti, molti anni nel futuro.

Il modo più ovvio per l'autotrasporto di restare competitivo sono i camion autonomi, i camion ad alimentazione elettrica ed una più approfondita integrazione con le piattaforme digitali: la "uberizzazione" del settore.

Quest'ultimo effetto metterà a repentaglio la redditività di molti degli odierni soggetti attivi nel settore anche se aiuterà l'autotrasporto a restare utile nel complesso.

LD: Può definire il cliente del trasporto marittimo del 2067 in maggiore dettaglio?

Ipotizziamo che alcuni clienti nel 2067 continueranno ad essere assai attenti ai prezzi e continueranno a volere un livello minimo di servizio al costo più basso possibile.

Tuttavia, altri clienti nel 2067 vorranno l'integrazione senza soluzione di continuità dei dati in tempo reale in ordine ai propri carichi, a prescindere da chi li sta trasportando o lavorando, nei loro sistemi di gestione della filiera distributiva: un livello di onniscienza quasi impossibile oggi.

(da: porttechnology.org, 9 novembre 2017)

LOGISTICA

IL COMMERCIO ELETTRONICO ED AMAZON STANNO CAMBIANDO IL MERCATO DELLA LOGISTICA DEI DEPERIBILI

“I deperibili stanno cambiando.

Ogni giorno arriva qualcosa di nuovo.

La gente vuole che i propri prodotti siano più veloci e più a buon mercato” secondo Rodrigo De Narvaez, direttore sviluppo aziendale della 21 Air.

Egli ritiene che il commercio elettronico abbia cambiato le aspettative dei clienti – che acquistino online o meno – e pertanto i requisiti dei dettaglianti, cosa che ha iniziato a comportare conseguenze sulla logistica dei deperibili.

Parlando in occasione della “*Air & Sea Cargo Americas*” svoltasi alla fine di ottobre a Miami, il dirigente ha spiegato di aver visto recentemente avocado e patate spediti per via aerea malgrado il loro peso.

“Il commercio elettronico ha accelerato i tempi di viaggio: la gente vuole che i prodotti arrivino più rapidamente e più freschi”.

Una delle implicazioni è che i vettori adesso debbono apprendere le caratteristiche dei prodotti che di solito non trasportavano.

“Non abbiamo mai trasportato patate prima: non conoscevamo per nulla il prodotto.

Il settore deve mettersi assieme ai produttori ed alle agenzie ed imparare riguardo ai nuovi prodotti”.

Robert Fay, Presidente della Florida Freezer, ha aggiunto che anche l’ingresso di Amazon nel settore degli alimentari ha modificato il mercato.

“Si tratta di un notevole cambiamento paradigmatico del modo in cui i consumatori comprano alimentari.

Ed Amazon dispone di notevoli risorse per infiltrarsi nel settore.

Ma essa farà anche affidamento sui fornitori della filiera distributiva per le cose che non è in grado di fare: non può fare tutto”.

De Narvaez ha aggiunto che “la logistica deve cambiare.

I margini stanno diventando troppo sottili per il produttore ed il coltivatore”.

Ha poi raccomandato un trasporto più diretto con meno fasi – e meno addetti – in mezzo.

Invece di far volare le importazioni europee di deperibili via Paesi Bassi, che si dice ne movimenti l’80%, ha constatato che i comodi voli dal Sudamerica e dai Caraibi all’Europa sono più efficienti e consentono margini più alti.

“Perché mandarli ad Amsterdam e poi instradarli su camion a Roma, quando si può arrivare direttamente a Roma?

La gente sta cominciando a capire che può avere alimenti freschi ovunque”.

De Narvaez ha inoltre sottolineato come le abitudini di acquisto assai diverse negli Stati Uniti ed in Europa abbiano avuto conseguenze sulla logistica dei deperibili.



“La differenza maggiore fra gli Stati Uniti e l’Europa consiste nelle dimensioni del frigorifero.

Gli europei hanno frigo più piccoli e tendo ad andare a comprare ogni uno-due giorni.

Negli Stati Uniti, comprano enormi quantità di prodotti e hanno bisogno di andarci una volta al mese”.

Ha poi aggiunto che questo ha comportato conseguenze sulla domanda di maturazione: negli Stati Uniti gli acquirenti vogliono i fiori chiusi, mentre in Europa più spesso preferiscono comprarli già aperti.

“Se sta nel frigorifero per un mese, non è più deperibile.

Ma il commercio elettronico ha significato che il tempo è prezioso: se non posso fornire le merci rapidamente come fa Amazon, allora non sono bravo”.

De Narvaez aggiunge che ci sono stati pochi, ma grandi, importatori statunitensi che hanno messo ulteriore pressione sui margini e sul rischio.

“Un importatore britannico avrà molti più eventi in un mese: quello statunitense prende il carico meno spesso.

E ci sono meno importatori con volumi più grandi.

Io preferirei trasportare 100 tonnellate per sei o sette clienti; preferirei avere sei persone ad essere in debito con me piuttosto che una sola.

Più importatori con meno colli mi danno maggiore flessibilità”.

(da: theloadstar.co.uk, 6 novembre 2017)

STUDI E RICERCHE

I COSTI OPERATIVI DELLE NAVI SONO DESTINATI AD AUMENTARE NEL 2017 E 2018

Secondo l'ultima indagine di Moore Stephens, ci si aspetta che i costi operativi delle navi salgano sia nel 2017 che nel 2018.

Le riparazione e la manutenzione nonché i ricambi sono le categorie di costo che probabilmente si incrementeranno nel modo più significativo in ciascuno dei due anni.

L'indagine si è basata sulle risposte da parte di operatori-chiave del settore marittimo internazionale, prevalentemente armatori e dirigenti in Europa ed in Asia.

Tali risposte hanno rivelato che i costi operativi delle navi probabilmente aumenteranno del 2,1% nel 2017 e del 2,4% nel 2018.

Ci si aspetta che i costi di riparazione e manutenzione aumentino del 2% sia nel 2017 che nel 2018, mentre si prevede che la spesa per pezzi di ricambio aumenti del 2% nel 2017 e dell'1,9% nel 2018.

La previsione inerente alla spesa per bacini di carenaggio, nel contempo, è nell'ordine di un aumento dell'1,7% e dell'1,8% rispettivamente nel 2017 e nel 2018.

L'indagine ha rivelato che ci si aspetta che l'esborso per i salari degli equipaggi aumenti dell'1,7% in ciascuno degli anni in esame, mentre si pensa che gli altri costi correlati agli equipaggi salgano dell'1,6% nel 2017 e dell'1,5% nel 2018.

L'incremento della spesa per i lubrificanti è prevista nell'ordine dell'1,6% sia nel 2017 che nel 2018.

Nel contempo, gli incrementi previsti per il magazzinaggio sono dell'1,5% e dell'1,7% nei due anni in esame, mentre gli oneri di gestione ci si aspetta che aumentino dello 0,7% e dell'1% rispettivamente nel 2017 e nel 2018.

Si prevede che il costo dell'assicurazione dello scafo e delle macchine aumenti dello 0,5% e dell'1% rispettivamente nel 2017 e nel 2018, mentre gli incrementi previsti per l'assicurazione di protezione ed indennità tramite associazioni sono rispettivamente dello 0,7% e dell'1,1%.

Gli incrementi complessivi di costi previsti più alti sono stati quelli del settore offshore, in cui essi sono in media del 4,8% e del 3,8% rispettivamente nel 2017 e nel 2018.

Per contro, gli incrementi dei costi previsti nel settore delle navi portacontainer sono appena dell'1,1% e dello 0,8% per i relativi anni.

I costi operativi per le rinfusiere, nel contempo, ci si aspetta che aumentino dell'1,9% nel 2017 e del 2,4% l'anno seguente, mentre le corrispondenti cifre per le petroliere sono del 2,1% e del 2,7%.

Coloro che hanno risposto all'indagine hanno sottolineato che probabilmente varie aree di preoccupazione risulteranno dall'incremento dei costi operativi nel corso dei prossimi due anni.

I costi degli equipaggi sono in cima alla lista ed uno degli intervistati ha notato



che "i costi relativi agli equipaggi costituiscono il 60% della nostra spesa operativa e pesano molto quando c'è una domanda elevata – ma un'offerta limitata – di manodopera e quando ai datori di lavoro viene richiesto di

soddisfare requisiti sempre più onerosi".

Un altro ha sottolineato che "le spese correlate ad equipaggi ed assicurazioni sono i due maggiori fattori delle nostre spese operative ma, mentre ci aspettiamo che i costi assicurativi calino nel giro dei prossimi due anni, prevediamo che i costi degli equipaggi resteranno gli stessi".

Un altro ancora ha dichiarato che "la maggior parte delle compagnie di navigazione, ma specialmente quelle operative con petroliere, cisterne e gasiere, si trovano di fronte alla prospettiva di incrementi dei costi per tutto il 2018 per l'ingaggio di equipaggi qualificati".

I costi in aumento per la conformità alla normativa sono stati citati da un certo numero di interpellati, uno dei quali ha affermato che "le nuove regolamentazioni avranno certamente un serio impatto sui nostri costi operativi".

Altrove è stato sottolineato che "l'adeguamento delle navi alla nuova tecnologia che non è stata del tutto valutata ai fini della conformità con l'attuale e la nuova normativa può rovinare i flussi di cassa".

Un interpellato nel settore dell'offshore, nel contempo, ha messo in evidenza che "c'è una costante tendenza in termini di corrispettivo del noleggio, in cui gli utili stanno gradualmente scendendo mentre le spese ad altro titolo stanno seguendo una tendenza verso l'alto".

Un altro interpellato ha commentato che "non ci aspettiamo che gli introiti si incrementino notevolmente nel corso dei prossimi 12 mesi, che a loro volta limiteranno il budget disponibile per le spese operative".

Anche altri interpellati hanno espresso dubbi circa i fattori che probabilmente condizioneranno la propria capacità di ricavare utili in un momento in cui i costi operativi sono in aumento.

Fra le aree di preoccupazione ci sono voci note come il persistente eccesso di tonnellaggio in alcuni traffici ed il costo dei finanziamenti.

Uno di coloro che hanno risposto ha detto che "l'eccesso di capacità e l'accorpamento ed acquisizione di operatori e patrimoni esistenti potrebbe condurre ad un mercato condiviso da un piccolo numero di operatori".

Un altro ha lamentato che "l'eccesso di offerta di tonnellaggio, soprattutto quello costruito in Cina, ha causato un notevole calo del corrispettivo di noleggio".

Altri più generici commenti sono stati "i mercati saranno agitati ovunque con bruschi su e giù" e "le prospettive appaiono tetre, con nessuna traversata serena in vista".

Agli interpellati è stato chiesto di identificare i tre fattori che potrebbero influenzare maggiormente i costi operativi nel corso dei prossimi 12 mesi.

Complessivamente, il 21% di coloro che hanno risposto (allo stesso modo dell'indagine dell'anno scorso) hanno identificato i costi finanziari quale fattore più significativo, seguito dall'offerta di equipaggio che è rimasta attestata al 19% e dalla rimozione della concorrenza al secondo posto.

La concorrenza stessa è scesa dal 19% al 15% e dal secondo ad un uguale terzo posto, che condivide con il costo delle nuove regole, che è stato incluso nell'indagine per la prima volta.

Le tendenze della domanda ed i costi delle materie prime, nel contempo, hanno condiviso il quarto posto al 10%, mentre il costo del lavoro si è classificato quinto al 9%, tutte cifre notevolmente inferiori rispetto a quelle

dell'indagine dell'ultimo anno, che erano state rispettivamente del 17%, 11% e 13%.

Richard Greiner, socio della Moore Stephens per shipping e trasporti, afferma che "i previsti incrementi del 2,1% e del 2,4% dei costi operativi rispettivamente per il 2017 ed il 2018 sono paragonabili al calo medio dei costi operativi reali nel 2016 all'1,1% in tutte le principali tipologie navali registrate nel nostro recente studio *OpCost*".

Un anno fa, le aspettative di incremento dei costi operativi nel 2017 erano state in media del 2,5%, di modo che adesso il calo di tali aspettative sino al 2,1% deve essere ritenuto una buona notizia.

I previsti incrementi delle spese operative sono un motivo di preoccupazione per qualsiasi settore ed in particolare per uno come lo shipping in cui una gamma di fattori hanno congiurato negli ultimi anni per impedire (e, in alcuni casi, eliminare) i margini di profitto.

il trasporto marittimo ha visto molto peggio.

Se dovesse emergere che i costi operativi aumenteranno del 2,4% nel 2018, ad esempio, ciò sarà ancora meno di 1/6 dei reali incrementi dei costi operativi assorbiti dal settore nei dieci anni precedenti.

Questo significa che, per la prima volta, le nuove regole sono state incluse nell'elenco dei fattori che gli interpellati potrebbero citare come quelli che più probabilmente influenzeranno il livello dei costi operativi nel corso dei prossimi 12 mesi.

Ciò è stato persino più significativo forse del fatto che il 15% di coloro che hanno risposto in effetti hanno identificato il costo della conformità alla normativa quale importante fattore di valutazione quando si tratta di soppesare i futuri incrementi dei costi operativi.

La convenzione sulla Gestione delle Acque di Zavorra, che adesso presenta un'ampliata finestra attuativa, è ancora potenzialmente il più costoso piatto del menu, ma per niente l'unico.

È emblematico che uno di coloro che hanno risposto abbia detto, parlando delle nuove regole, che "quasi sempre esse sono poco chiare ed indefinite".

Il fatto che le riparazioni e la manutenzione ed i pezzi di ricambio siano emersi come le voci con i maggiori incrementi di costo previsti sia nel 2017 che nel 2018 forse non sorprende, visto che si tratta di due voci di spesa in ordine alle quali gli armatori e gli operatori potrebbero plausibilmente avere economizzato o rinviato negli anni precedenti, e tali economie non possono essere sostenute sul lungo periodo senza comportare un impatto sulla sicurezza.

Altrove, ci sono alcuni interessanti incrementi di costo previsti in singoli settori di mercato.

È previsto che il settore offshore, ad esempio, si trovi di fronte ad incrementi del 3,5% in salari degli equipaggi nel 2018, rispetto all'1,4% previsto per le rinfusiere ed allo 0,7% per le navi portacontainers.

Infatti, il settore offshore dovrà affrontare i maggiori incrementi dei costi operativi nei prossimi due anni in ogni categoria di spesa presa in considerazione dall'indagine.

L'offshore si avvia ad essere un settore problematico per gli operatori ed anche per gli investitori per qualche tempo a venire e l'indagine rivela esattamente perché un anno può essere un lungo periodo di tempo nel trasporto marittimo.

Nel rapporto *Costi Operativi Futuri* dell'anno scorso, il settore delle portacontainer aveva assunto il ruolo primario in termini di più alti incrementi dei costi complessivi previsti per il 2016 e 2017, mentre il settore offshore era tornato a cifre inferiori.

Ora la situazione si è completamente rovesciata, dato che ci si aspetta che le navi portacontainer debbano sostenere un aumento dei costi nel 2017 che sono di poco più di 1/5 di quelli con cui ci si aspetta debbano rapportarsi gli operatori offshore.

Risulta evidente dalle risposte dell'indagine di Moore Stephens che il settore dello shipping è preoccupato per la combinazione fra costi operativi più alti e la potenziale riduzione delle opportunità di ricavo che dovrà affrontare nel corso dei prossimi due anni.

Come uno degli interpellati ha osservato concisamente, "il problema per lo shipping non sono tanto i costi, quanto i proventi".

Certamente c'è un po' di verità in questa affermazione.

Il trasporto marittimo ha attraversato – e ci sta ancora navigando dentro – un prolungato periodo di flessione.

Si tratta di un'industria ciclica, ma i cicli implicano movimenti sia verso l'alto che verso il basso e non ce n'è stato abbastanza dei primi negli ultimi anni.

La natura ciclica del settore fa incrementare altresì l'instabilità nel campo delle tariffe di noleggio e del valore delle navi che possono influenzare negativamente i proventi.

Ci sono tuttavia le prove a sostegno dell'opinione secondo cui ancora esiste un persistente desiderio di investimenti da parte di soggetti sia tradizionali che

esterni, supportato da un certo numero di recenti indicatori di sensazioni positive.

E questo in un settore le cui attrattive attualmente sono costituite da prezzi bassi ed ordinazioni relativamente limitate di nuovo tonnellaggio.

Si tratta di una buona notizia, perché è di tali investimenti che lo shipping avrà bisogno se vorrà far fronte ai costi in aumento delle operazioni nel settore.

(da: hellenicshippingnews.com/moorestephens.com, 30 ottobre 2017)

REEFER

LA RICERCATRICE CHE HA VIAGGIATO PER IL MONDO DENTRO AD UN CONTENITORE MARITTIMO PER STUDIARE IL MAGAZZINAGGIO REFRIGERATO

Poco dopo essersi laureata alla Cornell University, Barbara Pratt è stata assunta nel 1977 dalla compagnia di navigazione Sea-Land (ora Maersk) allo scopo di realizzare un laboratorio all'interno di un contenitore marittimo standard.

Per anni la Pratt ha viaggiato in tutto il mondo al suo interno, per rendersi conto di come far sì nel migliore dei modi che le merci deperibili rimanessero fresche nei viaggi lunghi.

Oggi, la Pratt dirige i servizi tecnici refrigerati per la Maersk North America.

Quanto segue è stato sintetizzato e modificato per ragioni di chiarezza.

“Il laboratorio che abbiamo realizzato era costituito da tre diversi compartimenti:

disponeva di quello che chiamavano la sala macchine dove c'erano un serbatoio di carburante diesel, un generatore diesel per l'alimentazione,

Barbara Pratt,
director of
refrigerated services
of Maersk, working
in a laboratory built
in a shipping
container ca. 1978.



un serbatoio dell'acqua, uno scaldacqua... Avevamo una sezione del laboratorio nel mezzo in cui si trovava l'equipaggiamento tradizionale ma anche altre cose come un gascromatografo, un computer, una cappa e un microscopio: quel genere di cose.

E poi avevamo una sezione ufficio che conteneva letti a castello ed un paio di scrivanie ed armadi, un microonde ed un frigorifero.

Una volta completato il laboratorio, il nostro primo progetto è stato quello di provare a migliorare l'afflusso dei semi di cacao in viaggio dalla Repubblica Dominicana agli Stati Uniti.

Gli stessi semi finivano per fare la muffa, essendoci muffa su di loro quando giungevano a destinazione o venivano posti nel magazzino.

Quello che accade tipicamente è che quando il sole sorge la temperatura aumenta dentro un contenitore per carichi secchi, cosa che genera un mini forno e che riduce l'umidità dei semi... e quello che succede quando il sole tramonta alla fine del giorno è che l'acqua si condensa perché la temperatura dell'aria cambia.

Quindi si trasforma in goccioline d'acqua sui sacchi di semi di cacao e quando c'è un eccesso di umidità aumenta la muffa.

Abbiamo effettuato un certo numero di test ed il risultato finale è stato che è saltato fuori un nuovo modello progettuale di container che alla fine è stato brevettato, il quale assicurava in qualche modo la ventilazione e contribuiva a migliorare la resa dei semi.

Nel corso degli anni successivi abbiamo lavorato su varie diverse derrate, quasi tutte quelle che oggi vengono movimentate: sugli ananas, sulle angurie, sui pomodori, sui peperoni, sulle banane, su tutti i tipi di deperibili, cercando di vedere se potessimo estendere il periodo di validità di quei prodotti e di trasportarli, poniamo, per un viaggio di due settimane anziché una.

In parte la ragione per cui anni fa siamo dovuti stare dentro al contenitore consisteva nella ignota affidabilità dei computer con cui lavoravamo a quel tempo.

Oggi, allo stato dell'industria e con i microprocessori che esistono al momento attuale, è possibile monitorare da lontano che cosa succede, mentre io sono dovuta stare nei contenitori per monitorare che cosa succedeva dentro di loro quando erano a solo una decina di metri di distanza: adesso si può farlo da remoto.

L'uso dei microprocessori e dei computer ci dà la possibilità di analizzare e renderci conto di che cosa succede con molto più potere di quanto di solito avessimo.

In futuro, penso che continuerà ad esserci attenzione alla qualità, a voler sapere se c'è un problema per qualcosa, ad essere in grado di reagire più rapidamente, ad essere in grado di sapere che cosa fare.

Ad esempio, se si stava programmando di entrare in un mercato e di tenervi il prodotto per quattro mesi, se si fosse saputo che c'era un problema con il

prodotto, forse si sarebbe entrati nel mercato più rapidamente e lo si sarebbe venduto nel primo mese anziché quattro mesi dopo.

Non penso che ciò sia vero per tutte le derrate e non penso che lo sia per ogni singolo caricatore.

Alcuni degli articoli dal costo più alto come i farmaci sono stati movimentati per via aerea, mentre ora possono essere in qualche caso movimentati via mare perché si possono monitorare da lontano; esistono regolamenti inerenti agli alimentari e c'è l'evoluzione dell'intelligenza artificiale.

Per quanto riguarda il consumatore, può darsi che gli vada bene di mangiare uva per sei mesi all'anno, ma io penso che il consumatore nel corso degli ultimi 20 anni si sia abituato ad andare in negozio per acquistare qualcosa di più che sottaceti, patate e carne secca.

I consumatori si sono abituati alla frutta e verdura – perché le vogliono – e le loro economie sono tali da potersi permettere la frutta e la verdura.

Ci sono alcune economie che vogliono più proteine e per quei mercati occorrerà trovare un equilibrio con il costo che ci vuole per portare i prodotti nel mercato.

Forse il 98% delle derrate che movimentiamo oggi lo fanno senza richieste di risarcimento per danni.

È il residuo 2% che mi spinge a lavorarci su”.

(da: theloadstar.co.uk/qz.com, 3 novembre 2017)

SICUREZZA E PROTEZIONE

LO STUDIO LEGALE INCE & CO METTE IN GUARDIA RISPETTO ALLA "EVOLUZIONE ED ESPANSIONE DELLA MINACCIA INFORMATICA" PER I SETTORI DEL TRASPORTO MARITTIMO E DELLA LOGISTICA

Lo studio legale internazionale di primo piano Ince & Co ha messo in guardia le imprese di trasporto e dello shipping affinché si preparino in vista di altri attacchi informatici sulla scia dei recenti episodi che hanno suscitato grande clamore.

In seguito al diffuso impatto ed ai perturbamenti causati dagli attacchi WannaCry e NotPetya all'inizio di quest'anno, un'ondata di episodi nelle ultime settimane ha messo in evidenza l'evoluzione della minaccia non solo per le imprese di trasporto marittimo ma anche per altre parti della filiera della distribuzione.

La compagnia di navigazione BW Group ha rivelato il mese scorso di essere stata infiltrata a luglio, con la conseguente disattivazione dei propri sistemi informatici.

Inoltre, i cosiddetti hacker etici hanno affermato di avere identificato falle nella sicurezza nei dispositivi satellitari di bordo della società di comunicazioni via satellite KVH, mentre uno specialista di sicurezza informatica ha segnalato la vulnerabilità della piattaforma di comunicazioni di bordo Inmarsat.

Sia la KVH che la Inmarsat da allora hanno reagito a queste affermazioni.

Secondo lo studio Ince & Co, la causa alla radice di questa problematica consiste nel fatto che l'aumento della digitalizzazione, i progressi nelle comunicazioni satellitari e la spinta verso una maggiore efficienza tecnologica concorrono tutti quanti ad incrementare il rischio per gli armatori e gli operatori che sono alla ricerca di vantaggi senza considerare gli effetti collaterali.

Rory Macfarlane, socio dell'ufficio di Hong Kong dello Ince & Co, commenta: "Nel corso del 2017 abbiamo assistito al verificarsi di attacchi informatici da prima pagina con crescente frequenza e gravità.

Un certo numero di società di alto profilo sono già entrate in collisione con i rischi posti dall'aumento della digitalizzazione del nostro settore.

Di pari passo con l'insorgenza di nuove tecnologie per snellire le operazioni, tagliare i costi ed incrementare l'efficienza, emergono anche minacce informatiche che si evolvono e si espandono.

È imperativo che le compagnie di navigazione agiscano per alleviare ora il proprio rischio informatico prima di diventare la prossima vittima di una grave violazione”.

Episodi recenti

Rory Macfarlane cita gli attacchi virali WannaCry e NotPetya quali esempi del tipo di minaccia che il settore dello shipping si trova ad affrontare: “Gli effetti degli attacchi virali NotPetya e WannaCry si sono dimostrati un efficace esempio di quanto possa essere costoso un attacco informatico su larga scala e raffinato, ma per coloro che lavorano nella sicurezza informatica questi attacchi non giungono come una sorpresa.

Alla luce dell'impatto sulle operazioni, c'è stato ovviamente un costo finanziario per questi episodi.



Ma il danno alla reputazione potrebbe dimostrarsi più grave.

Abbiamo visto comprovate esperienze faticosamente conseguite relative alla conformità ed all'eccellenza operativa praticamente svanire nel caso di una violazione pubblica.

Anche se i costi di questo tipo di danno sono difficili da quantificare, ciò aggiunge un'altra ragione ancora per investire in sistemi adeguati di sicurezza informatica ed in formazione del personale”.

Attacco informatico e violazione informatica

Rory Macfarlane sottolinea inoltre la differenza fra “attacco informatico e violazione informatica”: “Le aziende devono riconoscere un semplice fatto: ci sarà – o c'è già stato – un attacco informatico alla propria azienda.

Ma un attacco informatico pur essendo inevitabile non significa che ci sarà una violazione informatica letale per l'impresa.

Le imprese che fanno una onesta valutazione delle proprie attività e affrontano la questione saranno in grado di alleviare drasticamente il proprio rischio informatico.

Quelli che decidono di “stare a vedere” avranno un brusco risveglio dal momento che questo genere di rischi continua a svilupparsi.

Quello che vediamo ora è solo la punta dell’iceberg.

Le dimensioni della minaccia sono sottovalutate nel settore a causa della riluttanza delle vittime di una violazione a condividere la propria esperienza per il bene comune.

Inoltre, dal momento che è comune per i criminali informatici restare nel sistema di una società per un periodo di tempo sino a sei mesi dopo la violazione iniziale, aspettando il momento giusto per colpire, allora saranno le aziende ad essere in procinto di subire una perdita e non lo capiscono.

Per essere tranquilli circa la sicurezza dei propri sistemi le imprese devono iniziare a sviluppare esaustivi programmi inerenti alla sicurezza ed alla reazione appena possibile.

I piani di reazione dovrebbero delineare i passi da fare nel giro di minuti, ore, giorni e settimane dopo una violazione.

Inoltre raccomandiamo che le società interagiscano con una squadra interdisciplinare che sia pronta ad entrare in azione, che comprenda personale addetto all’informatica, esperti di conformità, gestori delle flotte e personale a terra”.

La proattività resta fondamentale

Rory Macfarlane invoca un approccio proattivo per gli armatori e gli operatori in questione: “Nel mondo della prevenzione informatica, di gran lunga la migliore forma di difesa dai delitti informatici consiste in un impegno concertato e verticale in ordine alla pianificazione ed alla prevenzione.

Infatti, i consiglieri di amministrazione dovrebbero essere consapevoli del fatto che una violazione informatica non prevenuta potrebbe costituire una rinuncia all’obbligo fiduciario, nel caso che siano state ignorate o non attuate misure di attenuazione.

Lo Ince & Co sta lavorando con la principale squadra della sicurezza informatica della Navigant per offrire una “valutazione dello stato di salute” informatico.

In questa valutazione lavoriamo con le imprese al fine di realizzare una valutazione per iscritto delle politiche e procedure informatiche, del protocollo per i lavoratori, degli obblighi normativi e contrattuali e della copertura assicurativa rispetto alle perdite in conseguenza di un attacco informatico, nonché per valutare i piani di reazione informatica.

Non si tratta qui di un processo "valevole per tutto": occorre un approccio su misura per ogni impresa man mano che esse procedono a digitalizzare le proprie operazioni.

Il messaggio è semplice: non occorre che il miglioramento della vostra protezione informatica avvenga a caro prezzo.

Notevoli miglioramenti possono essere effettuato con un modesto investimento.

Ma prevenire è sempre meglio che curare e la creazione di una cultura della sicurezza informatica è essenziale.

Il trasporto marittimo è sulla soglia di straordinarie evoluzioni nel modo di condurre le attività, di movimentare le merci e di concludere gli accordi.

Ma quando si accettano tutti i vantaggi che la nuova tecnologia ha da offrire, è doveroso che si esaminino anche i rischi per non entrare in collisione con i medesimi".

Ultima riflessione: il prossimo passo?

"Potrebbe essere il momento buono per il centro del dibattito di spostarsi dalla sicurezza informatica alla preparazione informatica.

Dato che il numero e la raffinatezza degli attacchi aumentano e che la superficie degli attacchi digitali ed umani si allarga, le possibilità di tenere in permanenza gli autori della minaccia fuori dalle proprie aziende diminuisce da un mese all'altro.

Anche una rapida occhiata all'elenco delle aziende blue-chip, sia all'interno che all'esterno del trasporto marittimo, che abbiano subito gravi perdite a causa di eventi informatici significativi dovrebbe sfatare il mito che sembra restare nelle direzioni secondo il quale "questo a noi non può succedere".

Attuare le misure che possano minimizzare il danno che può essere fatto quando il proprio sistema viene infiltrato è un fattore decisivo".

(da: hellenicshippingnews.com, 7 novembre 2018)

IN CALENDARIO

- 29/11/2017 – 30/11/2017 Abidjan 18th Intermodal Africa 2017
- 24/01/2018 – 25/01/2018 Mauritius 12th Indian Ocean Ports and Logistics 2018
- 07/03/2018 – 09/03/2018 Padova Green Logistics Expo
- 28/03/2018 - 29/03/2018 Beira 19th Intermodal Africa 2018
- 18/04/2018 - 19/04/2018 Livorno 6th MED Ports 2018
- 30/05/2018 - 31/05/2018 Varna 7th Black Sea Ports and Shipping 2018
- 04/07/2018 – 05/07/2018 Johor 16th ASEAN Ports & Shipping 2018
- 24/09/2018 – 29/09/2018 Napoli Naples Shipping Week 2018
- 26/09/2018 – 27/09/2018 Riga 2nd Baltic Sea Ports & Shipping 2018
- 24/10/2018 – 25/10/2018 Aqaba 15th Trans Middle East 2018
- 28/11/2018 – 29/11/2018 Accra 20th Intermodal Africa 2018
- 30/01/2019 – 31/01/2019 Kuwait City 16th Trans Middle East 2019
- 20/02/2019 – 21/02/2019 Manila 10th Philippine Ports and Shipping 2019
- 20/03/2019 – 21/03/2019 Mombasa 21st Intermodal Africa 2019

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.