



# Notiziario

30 giugno 2018

*Link road, rail, sea!*

Council Of Intermodal Shipping Consultants

**ANNO XXXVI**  
**Numero del 30 giugno 2018**

**PORTI**

ROTTERDAM RIDUCE LA CONGESTIONE IN PORTO CON UNA NUOVA NAVETTA SU CHIATTA Pag. 3

**TRASPORTO MARITTIMO**

BRUXELLES INVITA A PRESENTARE CONTRIBUTI IN ORDINE ALL'ESENZIONE PER CATEGORIA DEI CONSORZI ..... " 5

**TRASPORTO FERROVIARIO**

IN CHE MODO LA CATENA DI BLOCCHI PUÒ SCHIUDERE NUOVE OPPORTUNITÀ PER IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO? ..... " 8

**TRASPORTO STRADALE**

LA DB SCHNKER PRESENTA IL PROGETTO IHUB A BERLINO ..... " 13

**TRASPORTO INTERMODALE**

ZURIGO-MELZO PER GENOVA E LA SPEZIA ..... " 15

**TRASPORTI ED AMBIENTE**

L'OTTIMIZZAZIONE DELLE NAVI PER L'EFFICIENZA ENERGETICA: INTERVISTA DEL RINA A DARIO BOCCHETTI, RESPONSABILE RISPARMIO ENERGETICO DEL GRUPPO GRIMALDI ..... " 17

**COMMERCIO INTERNAZIONALE**

I DAZI STATUNITENSI COLPISCONO L'EQUIPAGGIAMENTO PORTUALE ED I CONTAINER .... " 20

**LOGISTICA**

AMAZON "RIDEFINIRÀ LA LOGISTICA GLOBALE NEL GIRO DI UN DECENNIO" ..... " 23

**PROGRESSO E TECNOLOGIA**

L'INNOVAZIONE PER IL FUTURO DEL SETTORE MARITTIMO EUROPEO ..... " 26

**STUDI E RICERCHE**

IL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO È TORNATO E PRESENTA NOTEVOLI  
IMPLICAZIONI PER L'ECONOMIA GLOBALE ..... Pag. 29

**IN CALENDARIO** ..... " 34

**30 giugno 2018**

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

## PORTI

### ROTTERDAM RIDUCE LA CONGESTIONE IN PORTO CON UNA NUOVA NAVETTA SU CHIATTA

Il porto di Rotterdam ha compiuto ulteriori progressi nell'ambito del proprio impegno finalizzato a ridurre la congestione di navi e container ed a razionalizzare la distribuzione intermodale nell'hinterland dopo che l'OCT (Oosterhout Container Terminal) si è unito ai terminal container terrestri di Moerdijk e Tilburg per integrarsi nel loro partenariato del "Corridoio del Brabante Occidentale".

L'iniziativa di partenariato è stata varata nello scorso mese di febbraio fra terminal marittimi, società di navigazione fluviale e terminal terrestri al fine di consolidare i carichi containerizzati sulla rotta navigabile fra Tilburg, Moerdijk ed il porto di Rotterdam.



L'Autorità Portuale di Rotterdam afferma che l'inserimento dell'OCT ha comportato un incremento approssimativamente del 30% dei volumi di contenitori sulla rotta di navigazione e che la congestione in porto si è ridotta grazie al lancio di un servizio fluviale navetta per contenitori.

"In pratica, il partenariato significa che le navi consolidano i carichi in diversi terminal a Moerdijk, Tilburg ed Oosterhout per un terminal container marittimo a Rotterdam o viceversa" spiega l'Autorità Portuale di Rotterdam.

"Il partenariato nei principali corridoi ed il consolidamento dei carichi nell'hinterland sono importanti per conseguire un migliore uso della capacità delle navi e per ridurre i tempi di attesa presso i terminal.

È stata questa la ragione per cui l'Autorità Portuale di Rotterdam ha fornito supporto finanziario per il partenariato della filiera nel corridoio del Brabante Occidentale nello scorso mese di febbraio.

Arie Rietveld, proprietario dell'OCT, commenta: "Il corridoio del Brabante Occidentale è un esempio di affidabilità e buona cooperazione fra partner forti nella filiera logistica.

Questa è la ragione per cui vi ci siamo aggregati”.

Emile Hoogsteden, direttore contenitori, merci unitizzate e logistica dell’Autorità Portuale di Rotterdam, commenta: “Più merce containerizzata viene consolidata per il trasporto da e per l’hinterland, meglio è, poiché questo accelera la movimentazione efficiente nel porto di Rotterdam”.

Sottolineando i risultati iniziali del partenariato, l’Autorità Portuale di Rotterdam ha dichiarato: “Il corridoio del Brabante Occidentale è un’importante rotta di navigazione per i collegamenti fra il porto di Rotterdam e l’hinterland.

Oltre il 15% dei volumi containerizzati complessivi di trasporto fluviale da e per i terminal di Rotterdam viene trasportato lungo questo corridoio.

Barge Terminal Tilburg, Combined Cargo Terminals e Moerdijk Container Terminals collaborano per consolidare i carichi sul percorso fra Tilburg, Moerdijk ed il porto di Rotterdam dall’inizio del 2018.

“I risultati iniziali dimostrano che il corridoio del Brabante Occidentale ha approssimativamente il 75% di scostamenti in meno rispetto agli accordi di scalo portuale richiesti presso i terminal in confronto alla media, nonché il 30% in meno di navi fluviali arrivate nei terminal marittimi, mentre i volumi trasportati su camion sono diminuiti del 20% rispetto allo stesso periodo dell’anno scorso.

Il consolidamento dei volumi ha raddoppiato le dimensioni dello scalo, riducendo la sosta complessiva in porto del 30%.

Questi risultati dimostrano che il consolidamento dei contenitori trasportati riduce la congestione portuale”.

*(da: lloydsloadinglist.com, 21 giugno 2018)*

## TRASPORTO MARITTIMO

### **BRUXELLES INVITA A PRESENTARE CONTRIBUTI IN ORDINE ALL'ESENZIONE PER CATEGORIA DEI CONSORZI**

Bruxelles darà il via alla propria istruttoria in ordine alla regolamentazione dell'esenzione per categoria per i vettori containerizzati alla fine di quest'anno e ha iniziato a raccogliere le osservazioni dei portatori d'interesse in vista della propria valutazione.

La Commissione Europea sta cercando di valutare la rilevanza dell'esenzione del trasporto marittimo containerizzato rispetto alle regole che vietano gli accordi e le intese che impediscono la concorrenza e vuole determinare se la mutevole natura del settore abbia avuto un effetto materiale sulla sua condizione di esenzione.

"Negli ultimi anni, dato il problematico contesto economico, il settore della navigazione marittima di linea è stato assoggettato ad un significativo processo di consolidamento" afferma la Commissione.

"Alcuni vettori sono usciti dal mercato, si sono fusi o collaborano in consorzi sempre più grandi, mentre alcuni continuano a collaborare in consorzi minori.

Alla luce di tali circostanze, sorge la questione del sussistere della pertinenza del regolamento".

L'iniziativa giunge in un momento critico per il trasporto marittimo containerizzato, che si trova ad affrontare sempre maggiori lamentele in ordine al livello del servizio ed ai sovrapprezzi per il carburante.

Le organizzazioni dei caricatori saranno propense ad utilizzare tale situazione come un'opportunità per esporre le proprie rimostranze.

Il Global Shippers' Forum si è già lamentato del fatto che i sovrapprezzi per il carburante sono un "retaggio sgradito dell'epoca dei cartelli".

Recentemente, l'ex segretario generale del GSF Chris Welsh ha dichiarato: "Ad un decennio dall'abolizione del sistema delle conferenze di linea ad ottobre 2008, il settore containerizzato sta ancora utilizzando metodi di fissazione dei prezzi alla moda delle conferenze per imporre sovrapprezzi ai propri clienti".

La Commissione afferma che lo scopo della valutazione è quello di appurare se l'esenzione per i consorzi sia ancora pertinente ed in grado di raggiungere i propri obiettivi, nonché se lo stia facendo in maniera coerente, efficace ed efficiente.

“Questa valutazione condiziona la decisione relativa a se lasciarla scadere o prolungarla e, in quest'ultimo caso, a quali condizioni” ha aggiunto.

Permettere alle regole sull'esenzione per categoria di scadere non significherebbe che gli accordi sui consorzi diventerebbero illeciti, ma che dovrebbero essere esaminati ai sensi delle regole generali sulla concorrenza nello stesso modo degli accordi di cooperazione in altri settori.



La consultazione di 12 settimane sarà avviata nel terzo trimestre del 2018.

La Commissione raccoglierà testimonianze ed opinioni dei portatori d'interesse al fine di valutare se l'esenzione per categoria dei consorzi sia efficace, efficiente e coerente con le altre misure inerenti alla politica sulla concorrenza ed ancora pertinente.

Questionari mirati saranno inviati ai principali portatori d'interesse, identificati come i vettori, i caricatori e gli spedizionieri, nonché alle loro associazioni.

Saranno inoltre organizzati incontri con le autorità per la concorrenza degli stati membri.

L'Esenzione per Categoria dei Consorzi è stata rinnovata per quattro volte dalla sua prima introduzione nel 1995 ed ora Bruxelles deve decidere se prolungare nuovamente le regole quando l'attuale regolamento scadrà ad aprile 2020.

I consorzi differiscono dalle conferenze, che sono state vietate in Europa 10 anni fa, per il fatto che la fissazione collettiva dei prezzi è proibita ed i membri devono ancora competere a vicenda.

L'idea è che lavorando assieme, ad esempio condividendo le navi, le linee di navigazione conseguirebbero incrementi di efficienza che potrebbero essere trasferiti ai clienti.

Ai sensi delle regole, ai consorzi viene automaticamente concesso il permesso a patto che la loro quota di una specifica direttrice di traffico non ecceda il 30%.

Quel livello può essere infranto legalmente ma alle linee di navigazione consorziate è richiesto di effettuare una autovalutazione per far sì che esse non abusino della loro posizione dominante e potrebbero essere sottoposte ad indagine nel caso di sospetto di comportamento anticoncorrenziale.

Con una prima comunicazione alla Commissione, il WSC (World Shipping Council), che rappresenta la maggioranza dei vettori globali, ha affermato che gli accordi di condivisione delle navi hanno promosso la concorrenza abbassando le barriere all'ingresso su una data direttrice di traffico.

"Il recente consolidamento del trasporto marittimo di linea non ha pregiudicato la regolamentazione dell'esenzione per categoria dei consorzi" afferma il WSC.

Ha poi aggiunto: "Il mercato resta 'alquanto frammentato' e non è prossimo ad una situazione in cui persino le compagnie di navigazione di punta potrebbero mantenere il loro livello di servizio a livello individuale.

Infatti, l'incremento delle navi ad alta capacità ha reso il Consorzio BER più rilevante che mai".

Il WSC ha detto che il consolidamento non ha incrementato le quote di mercato dei consorzi al punto che l'esenzione sia divenuta superflua.

"La maggior parte dei consorzi ricadono entro la soglia delle quote di mercato delle esenzioni.

Persino rispetto alle tre grandi alleanze, nelle due maggiori direttrici di traffico est-ovest che toccano l'Europa quattro delle sei coppie di alleanza/direttrice di traffico sono state al di sotto della soglia del 30% a maggio del 2018".

*(da: lloydsloadinglist.com, 15 giugno 2018)*



## TRASPORTO FERROVIARIO

### **IN CHE MODO LA CATENA DI BLOCCHI PUÒ SCHIUDERE NUOVE OPPORTUNITÀ PER IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO?**

La tecnologia della catena di blocchi promette di eliminare l'intermediario nelle transazioni finanziarie, migliorando l'efficienza delle attività in tutto il mondo.

Ma le ferrovie come possono trarne vantaggio ed a quali problematiche si trova di fronte l'accettazione universale della tecnologia del registro digitale?

Nick Newman esamina la questione.

\* \* \*

Malgrado i molti recenti progressi nel rilevamento della movimentazione delle merci, le ferrovie ed i loro clienti fanno ancora fatica a seguire le specifiche consegne di merci, inducendo molti a mettere in dubbio l'affidabilità dei servizi di trasporto merci ferroviario.

Ma le cose potrebbero essere in procinto di cambiare.

Sono in corso in tutto il mondo collaudi della tecnologia della catena di blocchi della BNSF che potrebbero contribuire a migliorare il livello del servizio fornito ai clienti ed a tagliare i costi.

Ad esempio, durante un periodo di nove mesi la RZD (Ferrovie Russe) ha trasportato con successo più di 5.000 consegne di merci ordinate mediante la Freight Transport, una piattaforma commerciale elettronica supportata dalla Emercoin, una tecnologia di catena di blocchi varata congiuntamente dalla RZD e dalla Intellex ad aprile 2017.

Analogamente, la SRT (Ferrovie Statali della Thailandia) sta investendo in catene di blocchi con la tecnologia di Internet delle Cose per gestire il segnalamento, i sistemi informativi per i passeggeri, la biglietteria e la consegna di merci.

In parole povere, la catena di blocchi è un registro contabile che consente alle parti di effettuare transazioni sicure (crittate) senza un intermediario o un'autorità centrale.

Ogni transazione viene registrata ed immagazzinata crittograficamente, consentendo lo scambio sicuro di valuta con affidamento preesistente.

“La catena di blocchi non è tanto un concetto, quanto un’applicazione tecnica” afferma l’esperta di logistica olandese Klara Paardenkooper, lettrice e ricercatrice alla Rotterdam Business School.

“Essa registra i dati in modo che non possano essere modificati o cancellati a livello decentrato.

La catena di blocchi potrebbe apportare ingenti miglioramenti alla qualità del servizio, all’efficienza ed alla organizzazione delle imprese di trasporto per le attuali e future operazioni”.

Infatti, la catena di blocchi ha il potenziale per trasformare e ridurre i costi dei processi aziendali quali la documentazione e la gestione dell’identificazione, la fatturazione delle infrastrutture e la gestione della filiera distributiva presso molteplici intermediari.

Ad esempio la movimentazione dei contenitori adibiti al trasporto merci da una fabbrica di Shanghai ad un magazzino a Londra può essere coordinata incrociando i caricatori con molteplici vettori.



Allo stesso modo, in logistica, la catena di blocchi può assicurare un ambiente unico per scambiare e controllare la documentazione, migliorare l’efficienza e l’efficacia e rafforzando nel contempo le filiere distributive.

I sensori di Internet delle Cose installati sui carri merci e sui container potrebbero anche monitorare l’uso in tempo reale della capacità e tali dati verrebbero inviati ad un sistema basato sulla catena di blocchi, consentendo un’accurata fatturazione per lo spazio realmente occupato da una consegna di merci.

Rendendo i processi aziendali meno soggetti ad errori, più efficaci e più tracciabili, la catena di blocchi può contribuire a ridurre in modo significativo i costi e ridurre il rischio di frode.

Essa potrebbe inoltre rafforzare le relazioni con i clienti ed i partner.

Tuttavia, per il mondo delle ferrovie e della logistica, allo scopo di riuscire a realizzare i vantaggi offerti in prospettiva devono verificarsi tre precondizioni:

instaurare la fiducia, conseguire la completa partecipazione di tutti i portatori d'interesse e la standardizzazione dei dati.

La catena di blocchi funziona sulla base della fiducia fra i suoi partecipanti.

Si tratta di un registro digitale che immagazzina blocchi di transazioni, collegati e resi sicuri dalla crittografia.

Per usare un'analogia ferroviaria, la catena di blocchi è un treno di informazioni in cui ogni vagone detiene blocchi di informazioni.

Tuttavia, a differenza di un treno che può essere scomposto od anche scambiato, i dati non possono essere modificati o danneggiati.

Per di più, poiché il registro è diffuso, non c'è alcuna autorità centrale incaricata della certificazione dell'informazione.

Questa è l'attrattiva del sistema.

Inoltre, tutte le parti devono fidarsi della precisione e sicurezza dei dati.

Ad esempio, un cliente potrebbe domandare che l'operatore ferroviario sia assicurato per almeno 250.000 dollari USA sul nolo prima di affidargli le proprie merci.

Quando l'operatore di trasporto merci ferroviario immette "sì, siamo assicurati" nella catena di blocchi, il potenziale cliente deve fidarsi che è così.

Analogamente, i vettori devono confidare che il cliente che li noleggia tramite la catena di blocchi pagherà per i loro servizi.

Inoltre, poiché la fiducia commerciale è importante, occorre che tutti i partecipanti vengano vagliati.

Questo potrebbe ottenersi trattando automaticamente la catena di blocchi per mezzo di un contratto intelligente collegato ad una compagnia di assicurazioni rinomata.

In alternativa, i membri potrebbero essere vagliati da un gruppo del settore istituito a questo proposito.

Al fine di rassicurare il cliente, l'accettazione e l'adozione richiedono a tutti – gestori delle infrastrutture, vettori e caricatori – di procurarsi l'accesso al software, all'hardware ed alle conoscenze giusti.

Si tratta di una richiesta davvero grossa a causa del numero potenzialmente grande di partecipanti in una catena.

Nella sola Europa, ci sono centinaia di imprese ferroviarie operative che forniscono servizi di trasporto merci, passeggeri e relativi alle infrastrutture per tutti gli aspetti della filiera logistica.

Negli Stati Uniti, la cifra è ancora più grande.

E se l'esperienza dell'adozione a livello nazionale del PTC (Positive Train Control), che ha visto numerosi ritardi e proroghe dei termini, è qualcosa da cui partire, l'adozione di una simile applicazione tecnologica in tutto il settore potrebbe rivelarsi alquanto problematica.

La definizione e l'adozione degli standard internazionali di terminologia, sviluppo, impiego e sicurezza è pertanto essenziale al fine di conseguire l'accettazione generalizzata della catena di blocchi da parte del settore logistico e dei suoi clienti.

Infatti, il riuscito impiego della catena di blocchi nel settore ferroviario dipende dalla standardizzazione di apporti quali gli ordini di acquisto dei clienti e le fatture.

Un certo incoraggiamento deriva dal lavoro della BiTA (Blockchain in Transport Alliance) che ha messo assieme alcune delle principali ditte logistiche degli Stati Uniti, con l'obiettivo di condurre, sviluppare e adottare un quadro di riferimento e standard comuni sulla base dei quali i partecipanti al settore possano realizzare applicazioni rivoluzionarie.

Parlando quando la società ferroviaria di 1<sup>a</sup> classe statunitense BNSF si è aggregata alla BiTA nello scorso mese di febbraio, il vice presidente servizi tecnologici e responsabile informatico della società Muru Murugappan ha dichiarato che è importante per il settore mettersi assieme per definire una serie di standard per la catena di blocchi e che la BNSF è "entusiasta di portare avanti quegli standard come socio della BiTA".

Peraltro l'attuale esperienza mostra come la standardizzazione non sia né facile né veloce.

Ad esempio, malgrado la globalizzazione, non c'è ancora uno standard unico per l'EDI (interscambio elettronico dei dati) per il settore della logistica: lo ANSI ASC X12 viene utilizzato negli Stati Uniti, mentre l'industria automobilistica europea usa lo standard Odette e lo standard Edigas ha a che fare con il commercio ed i trasporti.

Anche gli standard di comunicazione variano fra i continenti ed i settori.

Riassumendo, la tecnologia della catena di blocchi è nella fase della prova e degli errori.

Le opportunità sono entusiasmanti, ma alle imprese occorre tempo per familiarizzarsi con la tecnologia ed identificare le migliori aree di applicazione che sono supportate da una serie di standard universalmente accettati.

Solo dopo la catena di blocchi potrà davvero trasformare il mondo delle ferrovie ed della logistica.

*(da: railjournal.com, 11 giugno 2018)*

## TRASPORTO STRADALE

### LA DB SCHENKER PRESENTA IL PROGETTO IHUB A BERLINO

Nel contesto di una serie di trattative, la DB Schenker ed i suoi partner hanno presentato il 13 giugno scorso a Berlino un progetto che esamina le potenzialità ed i vantaggi dell'inserimento di camion elettrici nel parco veicolare dei fornitori di servizi logistici.

Mentre oggi gli elevatori a forza ed i movimentatori di carichi presso i centri logistici di solito sono alimentati elettricamente, la maggior parte dei fornitori di servizi logistico non si sono ancora adattati all'uso di veicoli elettrici quando si tratta di consegne a lungo raggio o di contenitori a carico parziale.

Il progetto iHub è finalizzato a mostrare in che modo un sistema supportato informaticamente possa essere utilizzato per una gestione efficiente del parco dei camion diesel ed elettrici.

Al fine di conseguire tale obiettivo, la DB Schenker collabora con la FRAMO, produttore di camion elettrici dello stato tedesco della Sassonia, la ditta di software PTV di Karlsruhe, l'Istituto Fraunhofer per i Sistemi di Trasporto e le Infrastrutture IVI di Dresda e l'Istituto della Logistica dei Carburanti di Münster.



I finanziamenti sono assicurati dal Ministero Federale degli Affari Economici e dell'Energia.

L'elettromobilità pone particolari problematiche nel contesto delle attività logistiche per i contenitori a carico parziale, dal momento che il settore ha bisogno che le consegne siano veloci, puntuali ed affidabili.

Poiché occorre che i veicoli elettrici vengano regolarmente ricaricati, apparentemente essi sono svantaggiati rispetto ai camion ad alimentazione diesel.

Per compensare tale difetto, ad un fornitore di servizi logistici che voglia incorporare camion elettrici nel proprio parco veicolare occorre un sistema intelligente di gestione che consenta una pianificazione dinamica del percorso.

Con esso, un ordine di trasporto sarà assegnato ad un camion elettrico solo se questo veicolo è in grado di adempiere allo stesso livello di affidabilità di un camion diesel.

Questa forma di gestione sarà seguita dal sistema iHub che sta per essere sviluppato.

Anche se corrieri e ditte di consegne stanno già utilizzando furgoni elettrici e piccoli camion per fornire i propri servizi, le esperienze fatte da queste società non possono essere trasferite nell'ambito della logistica.

Considerando la questione del limitato raggio d'azione dei camion elettrici e della sua ubicazione nei pressi del centro cittadino, la filiale della DB Schenker di Berlino è stata scelta strategicamente quale sito del test.

Allo scopo di portare avanti il progetto, saranno utilizzati camion elettrici con peso complessivo ammissibile sino a 18 tonnellate metriche.

Mentre sono viaggio ed al fine di evitare del tutto le ricariche, il software calcolerà l'itinerario più efficiente per i veicoli.

Per massimizzare l'efficienza della batteria, i loro dati operativi saranno seguiti online ed utilizzati per raccomandare specifiche linee di condotta.

*(da: dbschenker.com, 13 giugno 2018)*

## TRASPORTO INTERMODALE

### ZURIGO-MELZO PER GENOVA E LA SPEZIA

Il gruppo Swissterminal offrirà agli importatori ed esportatori svizzeri un nuovo collegamento ferroviario diretto dal proprio terminal container a Niederglatt/Zurigo al Rail Hub Milano di Melzo, con cinque partenze alla settimana dal 2 luglio.

Le operazioni di questo nuovo collegamento sono effettuate dall'operatore intermodale Hannibal che fa parte del gruppo Contship Italia.

Da Melzo la Contship Italia ed altri fornitori di servizio offrono connessioni su rotaia alla volta di Genova e della porta d'accesso per importazioni/esportazioni di proprietà della Contship Italia a La Spezia, di modo che questo realizza un'alternativa nei porti italiani agli scali marittimi renani per i flussi Svizzera-Asia.

Inoltre la Schweizerzug, anch'essa appartenente al gruppo Swissterminal, allo stesso tempo incrementerà il proprio collegamento di servizio ferroviario fra Niederglatt e Frenkendorf sino a quattro connessioni alla settimana.



Frenkendorf offre collegamenti ferroviari diretti alla volta di Anversa e Neuss in Germania.

Via Neuss, ci sono quattro ulteriori connessioni per Rotterdam ed

Anversa rispettivamente, via chiatte o ferrovia.

Da quando il gruppo Swissterminal ha riaperto il proprio sito Niederglatt nella zona della grande Zurigo nel 2017, la società ha registrato una domanda sempre maggiore di collegamenti aggiuntivi, specialmente da parte di clienti attorno a Winterthur, San Gallo, Chur e Zugo.

L'ampliamento delle frequenze di servizio fra Niederglatt e Frenkendorf e poi alla volta di Anversa e Rotterdam, così come il nuovo collegamento diretto per Melzo offre ai caricatori un patrimonio di opzioni di trasporto attraverso i porti ad ovest così come a sud.



La domanda di spedizioni attraverso i porti del sud si è stabilmente incrementata dal 2013.

Questa rotta rappresenta un'importante alternativa agli scali marittimi del Reno, afferma la Swissterminal, oltre ad una migliore gestione del rischio per i caricatori e gli spedizionieri

L'importanza di poter disporre di diverse opzioni di trasporto pronte in caso di necessità è stata illustrata dalla chiusura di Rastatt ad agosto del 2017, e l'introduzione da parte di Niederglatt di nuovi collegamenti di servizio va incontro all'esigenza di opzioni di trasporto alternative.

Oltre al nuovo collegamento per Niederglatt, la Hannibal continuerà ad effettuare operazioni fra Frenkendorf e Melzo, dai quali sono disponibili vari collegamenti alla volta di scali marittimi italiani come La Spezia e Genova e di destinazioni continentali.

Niederglatt è caratterizzato da un collegamento diretto con il sistema ferroviario svizzero, il che significa che il gruppo Swissterminal può apportare un importante contributo.

“Stimiamo che volumi di trasporto equivalenti ad una capacità di 10.000 veicoli adibiti al trasporto merci possano essere spostati dalla strada alla ferrovia.

E questo vale solo per la distanza fra Basilea e Zurigo” afferma Roman Mayer, amministratore delegato del gruppo Swissterminal.

Inoltre, i nuovi collegamenti ferroviari contribuiscono a ridurre la congestione sulle strade.

Il facile accesso alle autostrade A1 ed A51 assicura eccellenti connessioni per il trasporto merci alle regioni vicine.

“È l'obiettivo del gruppo Swissterminal quello di offrire ai caricatori svizzeri la migliore soluzione per il trasporto marittimo delle proprie merci attraverso diversi porti europei” afferma Mayer.

“Per mezzo dei nuovi collegamenti di Niederglatt, i clienti della grande Zurigo e della Svizzera orientale traggono vantaggio da un servizio più rapido e più affidabile alla volta di destinazioni ad ovest ed a sud”.

*(da: worldcargonews.com, 16 giugno 2018)*

## TRASPORTI ED AMBIENTE

### **L'OTTIMIZZAZIONE DELLE NAVI PER L'EFFICIENZA ENERGETICA: INTERVISTA DEL RINA A DARIO BOCCHETTI, RESPONSABILE RISPARMIO ENERGETICO DEL GRUPPO GRIMALDI**

“Il risparmio energetico presenta importanti vantaggi e nessuno svantaggio.

Mediante la messa in atto di innovative tecnologie e politiche intelligenti per migliorare l'efficienza energetica sulle nostre navi, riduciamo in modo significativo il consumo di carburante ed i costi.

Il risparmio di carburante va di pari passo con il controllo delle emissioni di gas serra e la protezione dell'ambiente.

A loro volta, misure più incisive di protezione ambientale ci aiutano a conformarci alle regole internazionali sulle emissioni.



Sono responsabile dell'efficienza energetica e l'innovazione di oltre 100 navi nel Gruppo Grimaldi e pertanto nel nostro caso questi vantaggi sono moltiplicati per 100.

È estremamente soddisfacente assistere ai risultati assai positivi del nostro impegno in termini di risparmio sui costi, conservazione dell'ambiente ed osservanza della normativa.

Innoviamo costantemente al fine di ottimizzare il consumo energetico della nostra flotta.

Un buon esempio ne è la nostra recente ordinazione di sei navi ibride ro-ro ai cantieri navali CSC Jinling in Cina, con consegna prevista a partire dal 2020.

Allo scopo di conseguire questa efficienza del carburante, le navi saranno equipaggiate con alcune tecnologie all'avanguardia.

Fra loro ci sono i motori a due tempi controllati elettronicamente, che offrono consumi inferiori rispetto ai motori a quattro tempi.

Anche le linee a doppio albero ed un sistema propulsivo combinato timone-elica miglioreranno l'efficienza.

Lo scafo sarà ottimizzato con un modello progettuale di "bulbo arretrato" ed uno speciale rivestimento di silicone a basso attrito.

Un sistema di lubrificazione ad aria sotto la chiglia creerà un tappeto di bolle per ridurre la resistenza idrodinamica.

Le nuove navi saranno inoltre equipaggiate con mega batterie al litio che sono, finora, le più potenti batterie al mondo ad essere mai state installate su una nave.

Ricaricate durante la navigazione per mezzo di alternatori ad albero e traendo vantaggio da pannelli solari e da un certo numero di congegni per il risparmio energetico mentre sono in mare, esse saranno in grado di offrire otto ore di alimentazione ad emissioni zero mentre la nave è in porto.

Le batterie procureranno altresì vantaggi nel corso della navigazione attraverso "i picchi di potenza", cioè mantenendo una velocità del motore costante ed efficiente ed utilizzando le batterie per effettuare tutte le correzioni necessarie.

L'attuazione di tutte queste innovative tecnologie sarà certamente difficoltosa, ma noi confidiamo che con il supporto del RINA e dei cantieri navali Jinling ci riusciremo.

L'esperienza specialistica della Jinling nella costruzione di navi ro-ro e porta automobili è una delle ragioni per cui l'abbiamo scelta per il progetto delle nuove costruzioni.

Oltre alla competitività dei prezzi del cantiere navale cinese, abbiamo avuto buone esperienze nel lavorare con la Jinling nel corso degli ultimi 10 anni e loro hanno sempre consegnato le ordinazioni secondo i programmi.

Anche le nostre relazioni con il RINA sono eccellenti.

Il loro approccio alle nuove tecnologie è pratico e realistico, consentendoci di realizzare progetti difficili lavorando assieme.

Per le navi esistenti e quelle la cui consegna è prevista nel 2020 combineremo i filtri depuratori con l'uso delle batterie in porto non solo per adeguarci al limite delle emissioni solforose previsto dall'IMO ma anche per andare oltre tale limite.

Non è fattibile l'aggiornamento delle attuali navi per farle funzionare con il gas naturale liquefatto ed infrastrutture affidabili per fornire gas ed elettricità non sono disponibili in tutti i porti.

Forse in futuro saremo in grado di costruire navi alimentate unicamente ad idrogeno.

Tuttavia, data l'attuale situazione di navi, porti, infrastrutture e logistica, e dati il tipo di navi della nostra flotta e le rotte in cui esse operano, filtri depuratori più batterie sono la soluzione vincente per noi.

Infatti, due dei nostri traghetti molto grandi della Grimaldi Lines – il *Cruise Roma* ed il *Cruise Barcelona* – saranno sottoposti ad estesi lavori di ristrutturazione nel prossimo mese di gennaio, che comprenderanno ampliamenti ed installazione di filtri depuratori e batterie.

Così come i provvedimenti materiali per migliorare l'efficienza delle nostre operazioni, stiamo anche adottando nuove tecnologie digitali che ci aiutino al riguardo.

Oltre a potenti sistemi di monitoraggio per ottimizzare l'efficienza energetica nel corso della navigazione ed in porto, traiamo vantaggio da tecnologie digitali che ci aiutano a gestire le prenotazioni, organizzare la logistica, comunicare e condividere informazioni, occuparci delle formalità doganali eccetera.

Lavorare con partner esperti ci aiuta ad innovare e costantemente ottimizzare l'efficienza energetica in tutta la flotta.

La maggior parte delle nostre navi sono classificate dal RINA e noi abbiamo tratto vantaggio dalla loro assistenza in occasione di progetti di nuove costruzioni e di molte altre iniziative.

Adottando le tecnologie disponibili e facendo passi coraggiosi per ridurre il consumo di carburante e le emissioni, continueremo a portare in alto l'immagine del Gruppo Grimaldi quale compagnia di navigazione progressista molto impegnata nell'innovazione e nella sostenibilità”.

*(da: hellenicshippingnews.com, 25 giugno 2018)*

## COMMERCIO INTERNAZIONALE

### I DAZI STATUNITENSI COLPISCONO L'EQUIPAGGIAMENTO PORTUALE ED I CONTAINER

Lo USTR (Ufficio dei Rappresentanti Commerciali degli Stati Uniti) ha pubblicato un elenco di 1.102 diversi articoli che saranno o potrebbero essere soggetti ad un dazio del 25% quando vengono importati dalla Cina.

L'elenco si suddivide in due parti separate.

La prima è un elenco di 818 delle originali 1.333 linee di prodotti che erano stati inclusi nei dazi per un valore di 50 miliardi di dollari USA annunciati il 6 aprile.

"L'USTR ha deciso di imporre un dazio aggiuntivo del 25% su queste 818 linee di prodotto dopo avere richiesto e ricevuto le opinioni del pubblico ed un parere da parte delle competenti commissioni consultive sul commercio.

L'agenzia per le Dogane e la Protezione della Frontiera inizierà a raccogliere i dazi aggiuntivi il 6 luglio prossimo" ha annunciato l'USTR.

Il secondo elenco contiene 284 linee di prodotto, che rappresentano approssimativamente un valore di 16 miliardi di dollari USA di importazioni dalla Cina che saranno sottoposte ad ulteriore revisione, fra cui una udienza pubblica, prima



che venga adottata una decisione definitiva.

*World Cargo News* aveva riportato in precedenza un articolo su come le proposte di tariffe statunitensi potessero applicarsi all'equipaggiamento per la movimentazione dei carichi, con l'avvertenza che se un particolare elemento di equipaggiamento è regolamentato ai sensi di uno specifico codice di dazio, allora si tratta di una questione normativa e non di una sua particolare competenza.

Ciononostante, ci sono importanti differenze fra la proposta iniziale e la decisione definitiva.

In particolare, i seguenti codici HTS (schema dei dazi statali uniformati) per certi tipi di gru che erano stati proposti nell'elenco originario sono stati omessi nella decisione definitiva:

- 84261100 Carroponti su supporto fisso;
- 84261200 Portali mobili su gomma e gru a cavaliere.

Mentre i carroponti e le gru a cavaliere sono stati rimossi dagli articoli soggetti ad una tariffa del 25%, i seguenti articoli restano in elenco:

- 84264100 Derrick, gru ed altri macchinari per sollevamento n.a.s.o.i., semoventi, su gomma;
- 84264900 Derrick, gru ed altri macchinari per sollevamento n.a.s.o.i., semoventi, non su gomma;
- 84269900 Derrick, gru ed altri macchinari per sollevamento n.a.s.o.i.<sup>1</sup>

Come notato in precedenza, non è chiaro se uno di questi codici debba applicarsi alle gru bordo-terra ed alle gru a portale, ma in precedenza si era considerato negli Stati Uniti che una impilatrice dovesse ricadere sotto lo HTS 84264100.

La posizione relativa ai carrelli elevatori è più chiara e le importazioni dalla Cina che ricadono nelle seguenti categorie saranno soggette al dazio del 25% a partire dal 6 luglio:

- 84271040 Carrelli semoventi alimentati da un motore elettrico, elevatori a forza del tipo a cavaliere;
- 84271080 Carrelli semoventi alimentati da un motore elettrico, dotati di equipaggiamento per il sollevamento e la movimentazione, n.a.s.o.i.;
- 84272040 Carrelli semoventi non alimentati da un motore elettrico, elevatori a forza del tipo a cavaliere;
- 84272080 Carrelli semoventi non alimentati da un motore elettrico, dotati di equipaggiamento per il sollevamento e la movimentazione, n.a.s.o.i.

#### *Anche i contenitori*

Il nuovo elenco di 284 linee di prodotti che adesso vengono prese in considerazione per un dazio del 25% comprende i contenitori per il trasporto marittimo ai sensi del codice HTS 8609.00.00 "Contenitori (compresi quelli per

---

<sup>1</sup> 1= Per "n.a.s.o.i." si intende Non Altrimenti Specificato O Indicato.

il trasporto di liquidi) specialmente progettati ed equipaggiati per il trasporto da parte di una o più modalità di trasporto”.

Non c'è dubbio, alla luce di un lungo elenco di regolamentazioni, che lo HTS 8609.00.00 si applica ai contenitori intermodali di varie dimensioni, ai contenitori reefer, ai contenitori pieghevoli, ai contenitori intermedi per rinfuse, ai serbatoi flessibili e persino ai dispositivi di ancoraggio.

Fra loro ci sono i container da 53 piedi che sono le colonne portanti del sistema intermodale nazionale nordamericano.

Per quel che si sa, tutti i nuovi contenitori da 53 piedi per il mercato statunitense vengono adesso realizzati in Cina e gli operatori di trasporto e le ferrovie di Classe I si sono decisamente opposte ad un precedente tentativo di apporvi un dazio.

Nel 2015, in risposta ad un reclamo inoltrato dalla ditta produttrice di rimorchi Stoughton, il Dipartimento del Commercio degli Stati Uniti aveva dato il via ad un'inchiesta antidumping per determinare se la CIMC e la Singamas stessero ricevendo sussidi per la propria produzione di contenitori nazionali statunitensi da 53 piedi.

Essa alla fine aveva constatato che i produttori cinesi stavano ricevendo sussidi, ma che non c'era alcun produttore statunitense in grado di fornire il prodotto richiesto dal mercato e che non c'era alcun danno materiale all'industria degli Stati Uniti, per cui alla fine non erano stati concordati dazi.

Quella decisione ha richiesto un bel po' di attenta considerazione nel contesto di un processo che si è protratto per due anni.

Al contrario, l'amministrazione Trump ha imposto dazi su articoli fra cui le gru dopo un processo consultivo e valutativo che ha richiesto meno di due mesi ed ora l'industria deve fare i conti con un incremento del 25% rispetto al costo di questo equipaggiamento che proviene dalla Cina.

Il settore intermodale statunitense deve muoversi molto alla svelta se vuole convincere l'amministrazione Trump che anche i contenitori destinati al trasporto marittimo non debbano essere coinvolti nella sua guerra alle importazioni dalla Cina.

*(da: worldcargonews.com, 20 giugno 2018)*

## LOGISTICA

### AMAZON "RIDEFINIRÀ LA LOGISTICA GLOBALE NEL GIRO DI UN DECENNIO"

L'espansione di Amazon ed il più vasto impatto delle vendite al dettaglio su internet e delle nuove tecnologie trasformeranno completamente e ridefiniranno il commercio e la logistica globale nel giro di un decennio.

Questo è il messaggio che David Jinks, responsabile delle ricerche sui consumatori alla ParcelHero, porterà al *Digital Ship Maritime CIO Forum* di Londra la settimana prossima.

"Dall'aereo di proprietà e dai servizi di trasporto marittimo della Amazon alle consegne dirette ai frigoriferi dei consumatori, nonché dalla Catena di Blocchi e dall'Internet delle Cose alla stampa in 3D, l'impatto del commercio elettronico sta a significare che le filiere distributive globali saranno trasformate da qui al 2028" afferma Jinks nel corso di una anteprima della sua presentazione per la settimana prossima.



In un momento in cui le politiche commerciali degli Stati Uniti sembrano essere la maggiore minaccia per la filiera distributiva mondiale, Jinks sostiene che gli acquisti da casa avranno un impatto sul settore di gran lunga maggiore rispetto a quello comportato dal presidente statunitense Donald Trump.

Jinks mette in evidenza il crollo negli ultimi anni di diverse importanti catene di negozi di spicco e afferma che "questo tsunami raggiungerà presto le reti commerciali globali".

Jinks prevede che società come la Amazon useranno i propri servizi logistici per indirizzare i traffici internazionali, aggirando i tradizionali fornitori di logistica globale e sottolinea: "Gli iscritti ad Amazon Prime spendono il doppio di quanto non facciano i non iscritti con il gigante del commercio elettronico ed esso si serve di consegne gratuite, servizi nel giro di un'ora eccetera come un'esca per conseguire nuove iscrizioni.



Persuadendo i dettaglianti ad utilizzare il suo Fulfilment assicurato dai servizi Amazon paneuropei e statunitensi, la società realizzerà nuovi modelli di trasporto marittimo e trasformerà il settore.

Tutto ciò è nel contesto del suo dichiarato intento di essere il canale attraverso il quale tutto quanto viene consegnato”.

Jinks afferma che la prova di quanto sopra è già sotto gli occhi di tutti sulla propria soglia di casa, citando l’esempio del Regno Unito.

“La Amazon Logistics ora consegna la maggior parte dei vostri pacchetti della Amazon, mentre non lo fanno ad esempio le Poste Reali”.

“E non pensiate che la Amazon Logistics pensi solo a distribuire i propri prodotti; essi non sono che la metà del totale.

La ditta nell’ambito della logistica cinese/statunitense è passata ad essere una fornitrice di servizi completi.

La Amazon Logistics+ ha messo nel mirino i grossisti cinesi medio-piccoli - essi potrebbero essere venditori Amazon, così come potrebbero essere utenti di Alibaba - per vendere negli Stati Uniti.

Così, quanto ci vorrà perché la Amazon controlli anche una flotta di navi proprie?” si domanda.

“Amazon già gestisce una propria flotta di aerei.

A gennaio, la Amazon Air aveva una flotta di 32 aerei cargo Boeing 767 con base nel Kentucky”.

Nel contempo, più vicino a casa, le consegne a domicilio ed il commercio elettronico stanno trasformando i requisiti delle filiere distributive interne.

“Un nuovo modello di logistica a raggiera caratterizzerà i mega hub nelle periferie delle città per rifornire i piccoli hub all’interno delle aree urbane” prevede.

“I veicoli elettrici, i droidi ed i droni potrebbero allora essere utilizzati per le consegne dell’ultimo miglio di pari passo con l’intensificarsi del giro di vite sul diesel”.

Guardando ad alcune delle più creative visioni del futuro di Amazon, sottolinea come “Amazon abbia brevettato magazzini fluttuanti denominati AFC (Airborne Fulfilment Centres, centri di esecuzione aviotrasportati) che smistano gli articoli lungo il percorso e possono essere utilizzati in occasione di eventi speciali eccetera.

Gli AFC verrebbero posizionati sulle principali città per essere pronti alle consegne nei momenti di punta e sarebbero l'ideale per i festival musicali e gli eventi sportivi".

Peraltro, per tornare con i piedi per terra, Jinks indica altresì le altre nuove tecnologie che cambieranno sostanzialmente le filiere distributive globali".

"L'Internet delle Cose significa che gli elettrodomestici come i frigoriferi e le macchine per il caffè presto ordineranno automaticamente la nuova fornitura di caffè o di latte" prevede.

"Ciò vuol dire che la domanda può essere prevista, riducendo i requisiti di stoccaggio.

Ed i nostri acquisti su internet in futuro saranno consegnati nel portabagagli delle nostre auto o persino nelle nostre cucine mentre noi siamo fuori.

E presto l'imballaggio intelligente avviserà gli acquirenti quando un prodotto è sugli scaffali e metterà la nostra torta in grado di comunicare le istruzioni di cottura direttamente al microonde".

Jinks ritiene inoltre che la stampa in 3D apporterà "una dimensione interamente nuova nella filiera distributiva", notando: "Già le stampanti domestiche sono passate oltre la plastica e le resine per produrre articoli in acciaio e titanio che realizzano le cose a partire da strisce sottili.

Ma che dire degli articoli più grandi come le parti di automobili, i mobili di plastica eccetera?

È probabile che i produttori ed i dettaglianti del commercio elettronico svilupperanno un centro di produzione e distribuzione ibrido, realizzando e spedendo gli articoli più grandi che non possono essere prodotti con una stampante a 3D in casa".

Conclude Jinks: "Forse un giorno la sola cosa che spediremo mai a livello globale saranno le strisce di plastica e metallo per l'uso nei centri di produzione e distribuzione ibridi situati a casa e nelle stampanti pressanti nei negozi di spicco.

La stampa in 3D certamente realizzerà una nuova dimensione nelle filiere distributive dal momento che i prodotti sono messi a disposizione per una consegna letteralmente ancora freschi di stampa".

*(da: lloydsloadinglist.com, 14 giugno 2018)*

## PROGRESSO E TECNOLOGIA

### L'INNOVAZIONE PER IL FUTURO DEL SETTORE MARITTIMO EUROPEO

Allo scopo di introdurre la prossima generazione di tecnologie marittime, continuare ad investire nella ricerca e nello sviluppo di prodotti e tecnologie è essenziale per il miglioramento ed il sostegno alla competitività in futuro per il settore marittimo europeo.

Di conseguenza, diversi progetti di alto profilo hanno esplorato il modo in cui l'autonomia – che sta già diventando una realtà per il trasporto di persone – potrebbe essere trasferita alle navi marittime del futuro al fine di realizzare un settore che si presenti sia efficiente dal punto di vista energetico che sicuro.

#### *Navi per il futuro*

Nel 2014 è stata lanciata l'iniziativa VftF (Vessels for the Future), mettendo assieme i portatori d'interessi nel settore marittimo europeo in un partenariato pubblico-privato e con la supervisione della European Research Association.

Con i suoi 50 associati che comprendono società, istituti di ricerca, enti accademici ed associazioni portatrici d'interessi, l'iniziativa lavora per stimolare l'integrazione fra cantieri navali, fornitori, enti di ricerca ed associazioni di classificazione.



Con una forza lavoro estremamente competente e forti investimenti ad influenzare la propria attività di ricerca e sviluppo, essa si pone come una guida nella costruzione di navi che sono simultaneamente ad alta tecnologia, sicure ed efficienti; l'iniziativa VftF è stata costituita allo scopo di far sì che le navi europee restino all'avanguardia e siano alla ricerca dei più recenti sviluppi di mercato ed aziendali nel settore marittimo.

A tal fine, il progetto cerca di sviluppare le innovazioni che trasformeranno il futuro del settore marittimo europeo.

L'iniziativa si concentra sul sostegno a diverse aree fondamentali, fra cui il miglioramento della sicurezza e della efficienza del trasporto via acqua e lo

sviluppo di un settore marittimo basato sulla concorrenza in Europa, che allo stesso tempo realizzerà una visione olistica di un futuro del settore marittimo europeo che sia più sicuro e pulito.

Per conseguire tali finalità, il progetto Vessel for the Future si è posto il chiaro obiettivo di ridurre la CO<sub>2</sub> dell'80% e le SO<sub>x</sub> e NO<sub>x</sub> del 100%, così come quello della riduzione del rischio di un fattore di 10 entro il 2025.

Allo scopo di progredire nel conseguimento di tali obiettivi, sono in corso di sviluppo diverse tecnologie e strategie essenziali per contribuire a sbloccare il potenziamento dell'efficienza ed a migliorare le prestazioni ambientali.

Fra loro vi sono:

- nuovi materiali e processi;
- carburanti e sistemi propulsivi;
- tecnologia informatica e della comunicazione;
- interazione scafo-acqua;
- gestione dell'energia; ed infine
- concezioni uniche di progettazione navale.

Attraverso lo sviluppo di navi efficienti e sicure, il VftF punta ad affrontare le problematiche sociali che circondano la transizione verso il trasporto sostenibile.

Il progetto incorporerà altresì un innovativo approccio alle capacità di progettazione, manifattura e produzione, che ci si aspetta possa contribuire positivamente all'impiego ed alla competitività a livello mondiale dell'economia europea.

#### *Una nuova base per il trasporto marittimo autonomo*

A gennaio 2018, la Rolls-Royce ha aperto un impianto allo stato dell'arte a Turku, in Finlandia, nel quale attività di ricerca sovrintenderanno allo sviluppo delle tecnologie che a parere della Rolls-Royce e dei suoi partner plasmeranno il futuro di un settore di trasporto marittimo internazionale autonomo.

Il Centro di Ricerca e Sviluppo per le Navi Autonome sarà caratterizzato da un impianto per gli esperimenti a distanza ed in autonomia che mira a mettere in mostra le tecnologie dello sviluppo.

In occasione dell'inaugurazione del centro di ricerca e sviluppo, la ministra dei trasporti e delle comunicazioni finlandese Anne Berner ha commentato: "C'è un

grande interesse a livello mondiale per i veicoli e le navi autonomi quali futuri mezzi di trasporto.

L'apertura del Centro di Ricerca e Sviluppo per le Navi Autonome della Rolls-Royce qui a Turku, una città marittima con una storia di innovazione tecnologica, contribuirà a conseguire il nostro obiettivo di digitalizzazione del settore trasportistico del paese”.

Si prevede che il centro di ricerca e sviluppo liberi la capacità della Rolls-Royce e dei suoi partner di portare avanti progetti correlati alle navigazioni autonome, ai centri di controllo con base a terra ed all'uso dell'intelligenza artificiale nelle navi del futuro e più in generale nelle operazioni di trasporto marittimo.

All'inaugurazione ufficiale, il presidente della Rolls-Royce Marine Mikael Makinen ha dichiarato: “Sono fiero di poter affermare che il centro di ricerca e sviluppo è ora insediato ed in funzione e che tutti i portatori d'interessi, i partner ed i clienti saranno in grado di vedere qui come potrebbe apparire il futuro della navigazione marittima autonoma controllata a distanza e di lavorare con noi per modellare il futuro.

Lo spazio destinato agli esperimenti che fa parte del centro qui a Turku, ed uno simile di cui disponiamo nel nostro centro tecnologico in Norvegia, sono finalizzati a dimostrare ai nostri clienti gli assai tangibili vantaggi di quella che spesso viene considerata una tecnologia incomprensibile”.

“Il centro ci consente di comunicare con maggiore precisione le nostre capacità, di che cosa disponiamo oggi e che cosa sarà disponibile domani” ha aggiunto Karno Tenovuo, vice presidente anziano dei servizi di informazione navale alla Rolls-Royce.

“Esso si concentrerà completamente sullo sviluppo di soluzioni in grado di rendere tranquilla la transizione del settore marittimo all'era digitale.

Un ecosistema marittimo autonomo schiuderà opportunità senza precedenti”.

*(da: hellenicshippingnews.com, 19 giugno 2018)*

## STUDI E RICERCHE

### **IL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO È TORNATO E PRESENTA NOTEVOLI IMPLICAZIONI PER L'ECONOMIA GLOBALE**

Può anche darsi che uno non se ne accorga, ma quasi tutto, dai giocattoli agli utensili elettrici che acquista da Wal-Mart, da Takashimaya (a Singapore) e da Hudson's Bay (in Canada) viene spedito mesi prima dai porti di Shanghai e Hong Kong.

I suoi iPhone e MacBook sono stati spediti via mare dalle fabbriche della città cinese meridionale di Guangzhou e di Taiwan.

E se si è in Cina, gran parte dei semi di soia, dei cereali e delle parti di aereo e delle componenti che fanno girare l'economia sono stati spediti dai porti statunitensi della Louisiana o California.

In effetti, quasi il 90% degli odierni traffici globali sono trasportati per nave.

Le materie prime come il carbone, i minerali di ferro, il rame ed il nickel sono di solito prodotti molto lontano da dove vengono consumati.

Essi sono spediti in enormi navi marittime – chiamate rinfusiere per carichi secchi – che sono il sangue nelle vene della filiera distributiva globale.

Il petrolio nelle petroliere marittime rappresenta circa un terzo di tutti i traffici marittimi mondiali.

L'importanza del trasporto marittimo è la ragione per cui esso è uno dei più utili indicatori della salute dell'economia globale... e, più recentemente, dello stato dell'economia cinese, la maggiore consumatrice di una gamma di prodotti, fra cui i metalli ferrosi, il carbone, il rame e lo zinco, nonché la maggiore importatrice di petrolio.

Pertanto, che cosa dice oggi l'attività di trasporto marittimo in ordine all'economia globale?

*Il grande cambiamento nell'attività di trasporto marittimo*

Il BDI (Baltic Dry Index) monitora il prezzo del trasporto via mare di materie come i metalli, i cereali ed i carburanti fossili.

Esso tiene conto dei cambiamenti di giorno in giorno delle tariffe di trasporto per le tre principali dimensioni di vettori: Capesize, Panamax e Supramax.

Le compagnie di navigazione già nel 2011 avevano commesso un classico errore di ciclo di espansione e crollo.

All'apice del boom delle derrate, avevano ordinato un enorme numero di navi mercantili.

Ma quanto enorme?

Prestando fede ad una ditta di ricerche, la Crucial Perspective, il rapporto registro ordinazioni/flotta del trasporto marittimo globale si era attestato al 36% nel 2011.

il rapporto registro ordinazioni/flotta è una misura fondamentale utilizzata dal settore del trasporto marittimo per determinare le prospettive della futura offerta di navi.



Si tratta di un utile indicatore della crescita dell'offerta, perché un rapporto proporzionalmente elevato condurrebbe ad una flotta in rapida crescita... e, come insegna la storia, all'eccesso di offerta nel mercato quando le navi vengono consegnate.

Il 36% del rapporto registro ordinazioni/flotta significa che c'erano abbastanza ordinazioni di nuove navi per incrementare le dimensioni complessive della flotta mercantile pari a 8.600 unità nel 2011 di oltre 3.000 nuove navi negli anni a venire.

Pertanto, anche se ci sono state un sacco di cancellazioni di ordini, in media 400 nuove navi rinfusiere per carichi secchi erano ancora in corso di consegna nel mercato ogni anno – circa il 5% di incremento annuale – negli ultimi cinque anni.

Nel contempo, meno della metà di quel numero di vecchie navi sono state inviate alla rottamazione.

Questo significa che la capacità globale di trasporto marittimo ha continuato ad espandersi di un tasso percentuale netto di approssimativamente il 2,5% ogni anno.

Nel contempo, secondo la Banca Mondiale, i traffici globali di merci e servizi sono diminuiti del 7% dal 2011 al 2016 a causa del crollo dei prezzi delle derrate.

Così, per buona parte degli ultimi cinque anni, il settore del trasporto marittimo mondiale è stato afflitto dall'eccesso di capacità e molte ditte dello shipping hanno effettuato operazioni in perdita con le proprie navi.

Fino poco tempo fa...

Il BDI si è infiammato, presentando un incremento del 58% da aprile.

Esso si è più che quadruplicato rispetto al proprio minimo storico alla fine del 2016.

Si tratta di un passo in avanti davvero notevole, che sembrerebbe segnalare che l'economia globale sta progredendo a ritmo serrato.

### *La Cina assume la guida*

A dicembre 2016, la Stansberry Churchouse Research aveva scritto che l'economia cinese – malgrado avesse un mercato borsistico dalle scarse prestazioni, un mercato immobiliare sovradimensionato ed una valuta che aveva appena raggiunto il proprio minimo di otto anni rispetto al dollaro – continuava a crescere.

In particolare, l'industria manifatturiera, come testimoniato dal Purchasing Manager Index, si è attestata a 51,7 (qualsiasi cifra sopra i 50 indica un'espansione).

A maggio del 2018, il PMI era di 51,9, indicando che l'industria manifatturiera cinese continua ad espandersi.

Ciò si riflette anche nell'attività industriale più in genere, dove la crescita da un anno all'altro ha ripreso nuovamente slancio nell'ultimo anno e mezzo, dal 6% a circa il 7% il mese scorso.

Anche i traffici della Cina con il resto del mondo vanno a gonfie vele.

Nel solo mese di maggio, le esportazioni cinesi sono cresciute del 12,6%, mentre le importazioni si sono impennate del 26%.

C'è una bella differenza fra la piatta crescita delle esportazioni e la crescita del 6,7% delle importazioni registrata a novembre 2016.

Le importazioni di minerali di rame e concentrati, una materia prima essenziale utilizzata in elettronica, cablaggio, posa di tubature e motori, sono in aumento nel corso dei primi cinque mesi dell'anno.



Queste importazioni sono al loro livello più alto dal 2000.

Anche la domanda cinese di metalli di ferro registra progressi, essendo aumentata del 3% a maggio.

E le importazioni medie giornaliere di petrolio greggio per il mese sono cresciute del 5% su base annua.

Tutta questa crescita dell'attività economica e della domanda di derrate dalla Cina è ciò che sta spingendo in alto il BDI.

I prezzi delle derrate – come misurati dal GSCI Total Return Index di S&P – sono aumentati del 30% all'anno e sono saliti del 52% dall'inizio del 2016.

E poiché più elevato è il valore del carico, più costa spedirlo in giro per il mondo, il BDI solitamente aumenta (e cala) di pari passo con i prezzi delle derrate.

Adesso non è diverso.

*Perché il BDI potrebbe continuare ad aumentare...*

In precedenza si è menzionato il rapporto registro ordinazioni/flotta, che monitora il quantitativo di ordinazioni di nuove navi in relazione alle dimensioni della flotta marittima globale.

Questo rapporto ha raggiunto l'apice del 52% nel 2009.

Questo significa che quell'anno c'erano abbastanza navi in costruzione da far crescere le dimensioni della flotta globale di un clamoroso 52%: pressoché 5 volte di più rispetto al decennio precedente.

Sebbene quel rapporto si sia attenuato fino al 36% nel 2011, era ancora incredibilmente alto secondo gli standard storici.

Peraltro, quest'anno, il rapporto è diminuito sino a quasi il 10% - il più basso degli ultimi due decenni – secondo la ditta di ricerche con sede a Singapore Crucial Perspective.

Questo significa, ora come ora, che probabilmente si avvia ad esserci una minore offerta di nuove navi in ingresso in un mercato che finalmente sta tornando ad essere redditizio.

Nella misura in cui la produzione, le esportazioni e le importazioni della Cina continuano a crescere, il BDI dovrebbe continuare ad aumentare.

Peraltro, allo stesso tempo, i principali cantieri navali di tutto il mondo stanno iniziando ad assistere ancora una volta alla crescita del proprio registro ordinazioni, dal momento che stanno tornando tempi migliori per il settore.

Anche se ci vorranno almeno tre anni perché la più grande di queste navi venga commissionata e costruita, troppa offerta che piomba sul mercato potrebbe danneggiare nuovamente quello marittimo.

Il più grande cantiere navale cinese, ad esempio, ha appena siglato un accordo finalizzato alla costruzione di nove nuove navi nel solo mese di maggio, per un valore di quasi 600 milioni di dollari USA.

Si tratta di due volte il valore dei contratti conseguiti nel complesso nei primi quattro mesi dell'anno.

Uno dei maggiori cantieri navali della Corea del Sud, la Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, si è assicurata ordinazioni per un valore di 4,4 miliardi di dollari USA a maggio, equivalenti al 60% del proprio obiettivo relativo all'intero anno.

Così se non altro la ripresa del trasporto marittimo a livello globale sta già avvantaggiando i cantieri navali che avevano perso il favore del mercati negli ultimi anni.

Un'ultima osservazione.

Le guerre commerciali sono sempre un guaio per (indovinate)... i traffici globali.

Ed i recenti dazi di rappresaglia fra Stati Uniti, Canada, Unione Europea e Cina certamente rischiano di ferire il sentimento commerciale.

Questo potrebbe mandare in stallo la ripresa dei cantieri navali se ne risultassero cancellazioni di ordinazioni.

In breve, vale la pena che il settore vigili al riguardo.

E la Stansberry Churchouse Research terrà d'occhio la situazione per vedere se una ripresa sostenibile ed a lungo termine nel BDI – e nelle scorte dei cantieri navali – sia imminente.

(Fonte: Stansberry Churchouse Research)

*(da: hellenicshippingnews.com, 22 giugno 2018)*

**IN CALENDARIO**

- 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.