Council Of Intermodal Shipping Consultants

Notiziario

15 ottobre 2018

Link road, rail, sea!

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

ANNO XXXVI
Numero del 15 ottobre 2018

PORTI

LA PIANIFICAZIONE PORTUALE DI FRONTE A CRESCENTI SFIDE ..... Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LA MAERSK COMPLETA IL VIAGGIO DI PROVA SULLA ROTTA DEL MARE DEL NORD ..... " 6

TRASPORTO FERROVIARIO

PRIMO ANNIVERSARIO DI RASTATT: A CHE PUNTO SIAMO ADESSO? ..... " 8

TRASPORTO STRADALE

AUTOTRASPORTO "AL BIVIO" FRA L'AUMENTO DELLE EMISSIONI DI CO_2
E TRASPORTO MERCI SU STRADA A CARBONIO ZERO ..... " 11

TRASPORTO AEREO

LA MERCE VOLERÀ QUANDO IL PILOTA È UN ROBOT? ..... " 13

LEGISLAZIONE

LA HAPAG-LLOYD APPRONTA UN MECCANISMO DI MFR (RECUPERO PER IL CARBURANTE MARINO) " 20

PROGRESSO E TECNOLOGIA

UNIVERSAL CARGO SYSTEM: UN'ALTERNATIVA ALLE DIMENSIONI DELLE NAVI IN CONTINUO
AUMENTO ED AGLI ESTREMAMENTE COSTOSI INVESTIMENTI NEI PORTI ..... " 23

STUDI E RICERCHE

SECONDO UN'ANALISI LE OPZIONI SONO INCERTE IN ORDINE AL TETTO AL CONTENUTO
DI ZOLFO ENTRO IL 2020, MA CI SI ASPETTANO DISAGI ..... " 27

REEFER

IL TASSO DI CRESCITA DEI CONTENITORI REEFER POTREBBE TRIPLICARSI NEL 2020 ..... " 30

SICUREZZA E PROTEZIONE

INDAGINE SULLA SICUREZZA INFORMATICA INDICA CHE OCCORRE FARE DI PIÙ NEL SETTORE " 32

IN CALENDARIO ..... " 34

15 ottobre 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

LA PIANIFICAZIONE PORTUALE DI FRONTE A CRESCENTI SFIDE

Secondo un nuovo rapporto, i più competitivi porti containerizzati del futuro saranno quelli che accoglieranno efficacemente gli sviluppi del trasporto marittimo containerizzato e che in seguito riusciranno ad adattarsi agli sviluppi nell'hinterland.

Il rapporto "Container Port Strategy" elaborato dall'International Transport Forum presso l'OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico) ha appurato che un'efficace pianificazione portuale richiede un'approfondita comprensione del modo in cui le esigenze dei caricatori probabilmente si svilupperanno in futuro.

"Questo può sembrare lapalissiano, ma troppo spesso i programmatori portuali ed i responsabili delle politiche hanno poca conoscenza dei principali esportatori ed importatori che utilizzano il porto e dei relativi flussi dei carichi" si legge nel rapporto.

La pianificazione portuale è spesso stata principalmente una questione di tempistica in relazione a quando introdurre gradualmente le espansioni, con previsioni basate sull'estrapolazione delle passate tendenze, ma questo tempo dei modelli è finito, secondo il rapporto, che si basa su una tavola rotonda svoltasi a Buenos Aires in Argentina nel 2017.

"Alcuni porti hanno già sviluppato quadri di pianificazione a lungo termine che comprendono scenari in cui i volumi dei carichi diminuiscono.

Per contro, le riforme strutturali possono comportare un salto di qualità in relazione all'incremento dei volumi di traffico".

L'aumento delle dimensioni delle portacontainer ed i volumi dei carichi che devono essere movimentati pongono una enorme pressione sull'equipaggiamento e sulla forza-lavoro ed inducono alte tariffe di fermo fra gli arrivi delle navi.

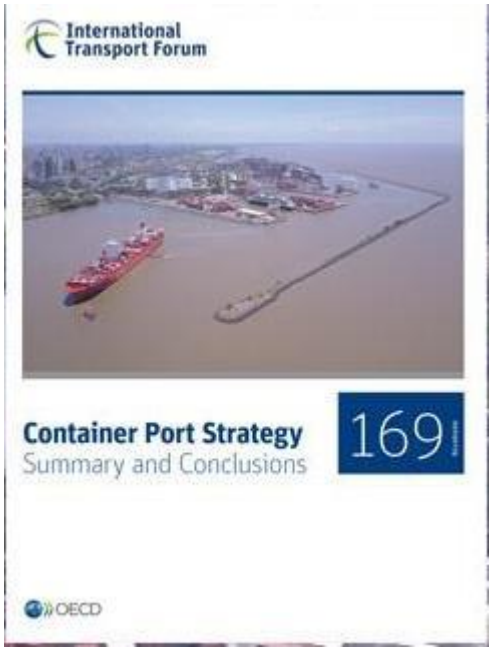
Ciò a sua volta incrementa la necessità di flessibilità nella forza-lavoro portuale e di accordi di raggruppamento fra terminal.

Le navi più grandi richiedono anche canali di accesso più profondi e più ampi, banchine più lunghe e robuste e gru di maggiori dimensioni.

È richiesta una maggiore capacità di piazzali per far fronte ai traffici di punta e per assicurare capacità di riserva nel collegamento con il trasporto nell'hinterland.

"Questo richiede un sacco di spazio" afferma il rapporto.

"Gli operatori terminalistici, le autorità portuali e le imprese di trasporto nell'hinterland debbono rispondere e spesso i contribuenti ne pagano i costi.



Le compagnie di navigazione traggono vantaggio dalle navi più grandi ma non devono caricarsi di molti dei costi correlati.

Di conseguenza, i costi complessivi della filiera distributiva derivanti dalle maggiori dimensioni delle navi possono superare i risparmi sui costi per le compagnie di navigazione".

L'incremento delle dimensioni delle navi ha accelerato la tendenza al concentramento fra linee di navigazione, con una combinazione di integrazione orizzontale e verticale che potrebbe comportare un sistema di trasporto merci con scelte assai limitate per i caricatori, avverte il rapporto.

"Questo pone problematiche per la capacità normativa persino delle maggiori economie di far fronte alle potenziali questioni di abuso del potere di mercato.

Una revisione del quadro giuridico che assicura l'esenzione antitrust alle conferenze ed alle alleanze sembra dovuta".

Nelle sue raccomandazioni, la pianificazione secondo l'ITF dovrebbe essere indirizzata dalla domanda e flessibile.

"La pianificazione portuale dovrebbe prendere in considerazione un'ampia gamma di potenziali scenari per i traffici e la containerizzazione" si sostiene.

"L'incertezza implica che l'espansione della capacità dovrebbe essere progettata per essere quanto più possibile modulare e flessibile".

La politica pubblica ha avuto la tendenza a concentrarsi sullo sviluppo di grandi porti hub, spesso cercando di espandere il trasbordo.

È stata giustificata la valutazione approfondita dei costi e benefici dei porti di trasbordo, considerando i piccoli margini del trasbordo ed i notevoli costi dei porti di trasbordo che di solito sono coperti dalla pubblica amministrazione.

"Non tutti i porti possono essere degli hub ed il trasporto di raccordo è spesso più efficiente" afferma l'ITF.

"Poiché il trasporto marittimo si concentra sempre più attorno ad un piccolo numero di hub, il trasporto feeder prevarrà maggiormente in tutto il mondo.

La delocalizzazione dei porti containerizzati in aree non urbane potrebbe essere un'opzione fattibile, ma le decisioni ottimali si riferiscono moltissimo a casi specifici e richiedono una solida analisi delle prospettive di mercato e dei costi/benefici implicati".

(da: lloydsloadinglist.com, 4 ottobre 2018)

TRASPORTO MARITTIMO

LA MAERSK COMPLETA IL VIAGGIO DI PROVA SULLA ROTTA DEL MARE DEL NORD

La nave portacontainer della classe di ghiaccio *Venta Maersk* è transitata con successo lungo la rotta del Mare del Nord nel corso di un viaggio di prova una tantum che a detta della Maersk Line "è andato secondo i piani" con arrivo a San Pietroburgo il 28 settembre dopo un viaggio di 37 giorni.

La *Venta Maersk*, una delle nuove feeder del Baltico della Maersk Line, è partita per il proprio viaggio il 22 agosto scorso dal porto russo di Vladivostok.

La rotta ha incluso ulteriori fermate presso la Vostochny Stevedoring Company ed a Busan, prima di passare attraverso lo stretto di Bering il 6 settembre scorso sulla via per Bremerhaven.

"Siamo molto felici di riaccogliere l'equipaggio e la nave sani e salvi dopo questo viaggio unico" afferma Palle Lursen, responsabile tecnico della Maersk.

"La prova ci ha permesso di conseguire un'eccezionale esperienza operativa, nonché di collaudare sistemi navali, capacità dell'equipaggio e la funzionalità della configurazione di supporto".

La Maersk dichiara che il viaggio è andato "secondo i piani e senza specifici incidenti" notando che: "La nave e tutti i sistemi a bordo si sono comportati bene in un ambiente poco familiare.

Anche se il passaggio è fattibile attorno a questo periodo dell'anno ed è caratterizzato dalla mancanza di ghiaccio ostruttivo, le condizioni del ghiaccio nel Mar Siberiano Orientale hanno richiesto l'assistenza di rompighiaccio".

La linea di navigazione ha detto di "aver preso diverse misure cautelari per far sì che la prova venisse effettuata ai sensi delle maggiori considerazioni in relazione alla sicurezza dell'equipaggio, al carico, all'ambiente ed alla nave".

Nel corso della prova, la Maersk è stata in stretto e regolare dialogo con l'Amministrazione della Rotta del Mare del Nord e con compagnie di navigazione di rompighiaccio, mentre l'equipaggio è stato sottoposto ad uno speciale addestramento ed è stato integrato da piloti abilitati alla navigazione nel ghiaccio del Mare del Nord durante l'intero tragitto.

La Maersk ha sottolineato che si è trattato di una prova una tantum finalizzata a conseguire esperienza operativa in una nuova area ed a collaudare sistemi navali.

"Attualmente, non vediamo la rotta del Mare del Nord come una valida alternativa commerciale alle attuali rotte est-ovest" afferma Laursen.

"In genere, noi programmiamo i nuovi servizi secondo i modelli di traffico, i centri di popolazione e la domanda dei nostri clienti.

Ciò detto, in effetti seguiamo lo sviluppo della Rotta del Mare del Nord.

Oggi il passaggio è percorribile solo per tre mesi all'anno, cosa che potrà cambiare col tempo.

Inoltre, dobbiamo anche considerare che alle navi della classe di ghiaccio viene richiesto di effettuare il passaggio, il che significa investimenti aggiuntivi".

Le nuove feeder del Baltico della Maersk Line sono tra le più grandi navi del mondo della classe di ghiaccio progettata specificamente per effettuare operazioni in acque fredde, fino a -25 C°, in cui è richiesto uno scafo più resistente al ghiaccio al fine di offrire operazioni tutto l'anno.

Esse hanno una capacità nominale di 3.596 TEU e sono equipaggiate con 600 spine reefer.

La *Venta Maersk* è al quarta di sette navi gemelle ed è stata consegnata nello scorso mese di luglio.

Le sue navi gemelle già consegnate sono impiegate nella rete feeder del Baltico della Sealand (in precedenza nota come Seago Line).

(da: lloydsloadinglist.com, 1° ottobre 2018)

TRASPORTO FERROVIARIO

PRIMO ANNIVERSARIO DI RASTATT: A CHE PUNTO SIAMO ADESSO?

Il 12 agosto 2017 acqua e terriccio erano penetrati in una porzione del nuovo tunnel di Rastatt in Germania.

Di conseguenza, il terreno aveva ceduto ed i binari ferroviari nel tunnel si erano deformati.

La linea fra Karlsruhe e Basilea era stata chiusa per tutti i traffici fino al 2 ottobre 2017 – un mese e mezzo dopo – causando notevoli danni al settore.

"Mai più la chiusura di un piccolo tratto di linea ferroviaria dovrà comportare un tale caos ed un danno economico di così vasta portata" affermano le organizzazioni lobbystiche in una dichiarazione congiunta.

A che punto siamo adesso?

Dal momento dell'incidente di Rastatt tutte le parti interessate del settore ferroviario si sono impegnate a far fronte alle principali problematiche riguardanti il trasporto merci ferroviario.

Una tappa fondamentale è stata l'adozione dell'inglese come lingua principale delle comunicazioni fra gestori delle infrastrutture ed imprese ferroviarie nel corso di disservizi internazionali.

Almeno un centralino parlante inglese nei centri nazionali di controllo del traffico sarà garantito per ogni turno dal 2020.

Sono in corso di preparazione le opzioni di deviazione "immediata" e gli scenari di gestione del traffico che minimizzano i servizi, fra cui le informazioni sui parametri tecnici ed altri requisiti operativi.

"Ciò contribuirà a far marciare i treni nel caso di interruzioni".

Il processo decisionale

D'ora in poi, un gestore dell'infrastrutture assumerà la guida nel caso di interruzione.

Tale soggetto deve coordinare la cooperazione internazionale e gestire la capacità disponibile di reinstradamento internazionale.

Le relative decisioni di reinstradamento ed attenuazione dovrebbero essere prese entro le prime 24 ore.

Entro 36 ore dal verificarsi di un incidente, dovrebbe essere fornito un orario di massima.

Inoltre, sono state istituite nuove regole in ordine all'assegnazione di capacità sulle linee interrotte.

Queste regole garantiscono una suddivisione della capacità fra traffico programmato per l'anno e traffico ad hoc.

Tutti questi miglioramenti sono destinati ad essere adottati dai gestori delle infrastrutture all'esordio dell'orario 2019.

Queste sono le conclusioni del manuale ICM (European Handbook for International Contingency Management), pubblicato il 23 maggio scorso.

Misure da adottare

La ERFA, la NEE e la UIRR ritengono che questi cambiamenti rappresentino un buon passo nella direzione giusta.

Tuttavia, hanno dichiarato, sono necessarie ulteriori iniziative.

Dovrebbero essere sviluppate procedure per la gestione dell'emergenza relative agli incidenti che durino meno di tre giorni.

A detta delle parti, anche le interruzioni di breve durata possono comportare conseguenze negative sulla qualità dei servizi ferroviari offerti.

"Le opzioni di reinstradamento immediato dovrebbero comprendere una stima della capacità dei treni che si possa assorbire.

Laddove le opzioni di reinstradamento non assicurino sufficiente capacità e siano tecnicamente e/o operativamente incompatibili, si dovrebbe identificare quale priorità l'investimento nelle infrastrutture ed in un'unica rete ferroviaria europea".

Requisiti linguistici semplificati

Le parti richiedono altresì la diminuzione dell'attuale livello B1 dei requisiti linguistici per i macchinisti dei treni ed il passaggio all'inglese quale principale lingua operativa per le ferrovie ad un ritmo molto più rapido.

Esse suggeriscono la valutazione di soluzioni tecniche su schermo per far fronte efficacemente al problema delle comunicazioni fra controllori del traffico e macchinisti, nonché la sostituzione delle conferenze telefoniche e delle complicate catene comunicative con la comunicazione digitale.

Le parti sottolineano che, oltre ai piani delineati nello ICM, le imprese ferroviarie dovrebbero altresì identificare e porre in essere propri piani di gestione delle emergenze al fine di assicurare la presenza di opzioni di supporto nel caso di interruzioni.

"Le nuove regole dovrebbero essere utilizzate come un'opportunità per migliorare il coordinamento e la gestione delle perturbazioni del traffico".

(da: railfreight.com, 2 ottobre 2018)

TRASPORTO STRADALE

AUTOTRASPORTO "AL BIVIO" FRA L'AUMENTO DELLE EMISSIONI DI CO_2 E TRASPORTO MERCI SU STRADA A CARBONIO ZERO

Il settore europeo dell'autotrasporto è ad un bivio e deve fare una scelta fra emissioni di CO_2 in salita del 10% nel corso del prossimo decennio o avviarsi verso un trasporto merci stradale a carbonio zero, una più solida crescita economica per l'Europa ed una migliore sicurezza energetica.

Questa è una delle principali conclusioni di un nuovo rapporto, intitolato "*Trucking into a greener future*", recentemente pubblicato da un consorzio di portatori d'interesse nei settori dell'energia e dell'autotrasporto, fra i quali ci sono la DB Schenker e la Geodis, ed anche della società civile, promosso dalla European Climate Foundation.

L'autotrasporto con veicoli pesanti rappresenta il 22% delle emissioni del trasporto su strada dell'Unione Europea, costituendo nel contempo meno del 5% dei veicoli su strada, nota il rapporto.

A maggio di quest'anno, la Commissione Europea ha presentato un disegno di legge per i primi standard in assoluto delle emissioni di CO_2 per i veicoli pesanti nell'Unione Europea.

Essa stabilisce gli obiettivi per le emissioni medie di CO_2 dei nuovi camion per il 2025 e 2030 che sono del 15% ed almeno del 30% rispettivamente inferiori a quelli del 2019; il secondo obiettivo è indicativo, essendo soggetto a revisione nel 2022.

Il rapporto sostiene che anche se la graduale introduzione delle tecnologie per l'efficienza del carburante e dei sistemi di propulsione elettrica ed alimentata ad idrogeno farà aumentare i costi iniziali del capitale per i trasportatori, ciò sarà rapidamente controbilanciato dalla spesa minore in ordine al diesel, riducendo il costo complessivo dei servizi di autotrasporto merci.

"Anche per i sistemi avanzati come i BEV (veicoli elettrici a batteria) ed i FCEV (veicoli elettrici con pile a combustibile) il costo complessivo di proprietà può

essere assai competitivo rispetto a quello dei veicoli diesel nel corso dei prossimi cinque anni" si legge nel rapporto.

Commentando le questioni evidenziate nel rapporto, il vice presidente innovazione globale della DB Schenker ha detto che il trasporto è il solo settore in cui le emissioni di CO_2 dell'Unione Europea sono adesso più alte che nel 1990 e che esso sta diventando un notevole peso per l'Europa nel suo impegno a rispettare i propri obblighi climatici così come stabiliti nell'Accordo sul Clima di Parigi.

"La politica è sempre più concentrata sulle emissioni del trasporto e le città stanno emanando divieti sui veicoli alimentati a carburante fossile, mentre i consumatori sempre più consapevoli domandano servizi a basso contenuto di carbonio, rendendo la consegna di camion diesel una piattaforma in fiamme.

L'attività logistica ha bisogno di reinventare la propria filiera di valore allo scopo di ridurre le emissioni locali e globali e di trarre vantaggio dai nuovi modelli aziendali presentati da un parco mezzi elettrico e da reti di ricarica intelligenti" ha sottolineato.

(da: lloydsloadinglist.com, 27 settembre 2018)

TRASPORTO AEREO

LA MERCE VOLERÀ QUANDO IL PILOTA È UN ROBOT?

Forse non è una sorpresa il fatto che gli investitori in società come la ATSG e la Atlas non sembrino troppo preoccupati riguardo alla carenza di piloti ed alle trattative sul lavoro.

Secondo l'articolo di *Bloomberg* che segue, gli analisti delle banche si stanno entusiasmando sempre più riguardo alla prospettiva di un aeromobile cargo con unico pilota, che comporterebbe un vantaggio in termini di costi di 15 miliardi di dollari USA e, senza dubbio, a quella di aeroplani autonomi (con un conto ancora migliore pari a 35 miliardi di dollari USA).

Anche se è probabile che la storia sia diversa per quanto attiene al trasporto passeggeri, essa ha comunque qualche supporto politico in ordine al trasporto merci.

I piloti, tuttavia, hanno idee diverse, definendo "catastrofica" qualsiasi combinazione che preveda meno di due piloti.

L'aeronautica e l'innovazione sono andate di pari passo sin dai giorni di Orville e Wilbur Wright.

* * *

Gli aeroplani una volta erano semplici tubi metallici spinti da eliche.

Il volo a lungo raggio voleva dire quattro motori ed almeno tre piloti in cabina di pilotaggio tutte le volte.

Oggi, gli aeromobili richiedono solo due piloti e sono fatti per lo più di composti di carbonio.

Persino sulle rotte più lunghe – oltre 17 ore – i regolatori permettono alle linee aerei con appena due motori.

Data l'inesorabile natura dell'evoluzione tecnologica, sembra logico aspettarsi che presto venga richiesto un solo pilota.

Ed al di là di questo, dato l'avvento della tecnologia con pilota automatico a terra e dell'aeromobile senza equipaggio in aria, come potrebbero essere lontani gli aerei di linea commerciali senza pilota?

Una serie di società, dai giganti dell'aviazione come la Boeing Co. e la Airbus SE alle piccole start-up, stanno lavorando a vari aspetti di un difficile puzzle: come realizzare la prossima generazione di viaggi aere, quella i cui piloti sono di gran lunga meno onnipresenti ed i nuovi veicoli volanti comunicano l'un l'altro.

Cosa più importante, come farà quel mondo ad essere sicuro come quello in cui siamo adesso?

"Non è così complicato come sembra, e non è così pericoloso come sembra" afferma Elpert Hodge, vice presidente esecutivo della M2C Aerospace Inc., una start-up del New England che lavora alla costruzione di un sistema di volo per operazioni di aeromobili commerciali con pilota singolo.

La start-up spera di venire incontro al desiderio delle linee aeree di tagliare i costi affrontando nel contempo il problema della carenza di piloti che ha già apportato limitazioni al servizio aereo in alcune regioni.

È probabile che la tecnologia per conseguire ciò sia presto disponibile.

Il livello di tollerabilità dei regolatori ed il cittadino medio quasi certamente arriveranno dopo.

"Come faremo a mantenere il livello di sicurezza di cui fruiamo oggi… quando ci si ritrova con un sistema basato sull'intelligenza artificiale in cabina di pilotaggio?" ha dichiarato a settembre Greg Hyslop, responsabile della tecnologia della Boeing, in occasione di una conferenza presso il Massachusetts Institute of Technology.

"Come dimostrare e certificare che esso sia sicuro al punto che il pubblico che vola possa dire 'sì, mi fido?' ".

Le linee aeree sono riluttanti persino ad affrontare l'argomento, dato che non si sa come i passeggeri potrebbero reagire sapendo che non c'è nemmeno un pilota all'esterno di una cabina di comando vuota.

E lo sono ancora di più quando si tratta di un aeromobile completamente automatico: "Non è certamente qualcosa a cui gli americani stiano lavorando o cercando di far sì che accada" ha dichiarato Doug Parker, amministratore delegato della più grande linea aerea mondiale, la American Airlines Group Inc., parlando di un aeromobile autonomo nel corso di un forum del settore svoltosi il 12 settembre.

"La tranquillità assicurata dai piloti non è qualcosa ai cui la maggior parte dei consumatori vorranno rinunciare".

Ma per il settore del trasporto merci aereo, in cui i contenitori con imballaggi non richiedono assicurazioni in termini di sicurezza, la prospettiva di operazioni con pilota unico – ed eventualmente di voli autonomi – presenta un deciso fascino, specialmente nelle zone in cui la crescita del trasporto merci aereo potrebbe superare l'offerta di piloti.

"Chiaramente, per il trasporto di carichi, si potrebbero vedere aeromobili autonomi" afferma Hyslop.

"Peraltro, potrebbe volerci molto più tempo, sempre che succeda, per assistere alla stessa cosa per i viaggi dei passeggeri".

Questo non importa a Wall Street.

Gli analisti delle linee aeree stanno già contando i miliardi di dollari di risparmi che le linee aeree potrebbero realizzare sfoltendo la componente umana.

"I voli commerciali a lungo raggio potrebbero assistere ad una riduzione degli equipaggi in cabina di comando a partire dal 2023, poco dopo gli aerei cargo" come hanno scritto gli analisti della UBS Group AG in un esauriente rapporto a luglio.

Essi stimano un potenziale profitto di 15 miliardi di dollari USA per il volo con pilota unico e 35 miliardi di dollari USA se gli aerei volassero da soli.

Nulla di tutto ciò è così inverosimile come potrebbe sembrare.

L'adozione di nuova tecnologia in aviazione è aumentata significativamente nel corso degli ultimi anni, secondo il rapporto della UBS.

Gli analisti hanno ammesso, peraltro, di aspettarsi "che l'accettazione da parte dei consumatori sia problematica".

Le indagini della banca hanno appurato che il 63% della gente è contraria a volare in un aereo senza piloti, mentre solo il 52% lo è nei confronti di aerei con pilota unico.

Ma anche qui, la gente che cosa pensava delle automobili autonome solo qualche anno fa?

Una componente fondamentale dell'automazione delle linee aeree sarà l'Intelligenza Artificiale.

Man mano che la tecnologia si diffonde in vari settori, dalle auto alle fabbriche all'elettronica, altri consumatori si sentiranno a proprio agio con essa.

"C'è una percentuale di ragazzi della generazione del millennio che non hanno problemi al riguardo" afferma Hodge, un ex pilota.

"E così, quanto più si possa dimostrare la sua sicurezza, tanto più essa si porterà dietro il pubblico".

I dubbi relativi ad alcune preoccupazioni in ordine ai risparmi sui costi ed alla sicurezza cominciano a dissiparsi: la stessa indagine della UBS ha constatato che più del 50% della gente volerebbe in un aereo con pilota unico se ciò comportasse uno sconto sul prezzo del biglietto.

L'argomento ha suscitato l'interesse anche a Washington.

La versione parlamentare di una legge di bilancio finalizzata al finanziamento di quest'anno della FAA (Federal Aviation Administration) comprende un enunciato iniziale che parla di "un programma di ricerca e sviluppo a supporto di aeromobili cargo con pilota unico assistito da pilotaggio remoto e computerizzato".

Il provvedimento, da cui è stata stralciata la proposta di compromesso convertita in legge il 5 ottobre scorso, è stato presentato dal parlamentare repubblicano texano Lamar Smith, presidente della Commissione Parlamentare Scienza, Spazio e Tecnologia.

Il deputato, secondo un funzionario della Commissione, ha inteso affrontare le preoccupazioni sorte in ordine ai notevoli investimenti cinesi in Intelligenza Artificiale e voli autonomi.

La CAA (Cargo Airline Association), che rappresenta vettori come la FedEx Corp. e la United Parcel Service Inc., non è stata coinvolta nella proposta legislativa, afferma Steve Alterman, presidente dell'associazione.

Anche se la CAA non ha una propria posizione riguardo all'idea, le associazioni dei piloti invece sì: ne sono terrorizzati.

"Avere qualcosa di meno di due piloti è un invito alla catastrofe" afferma Lee Collins, presidente della Coalition of Airline Pilots Associations, che rappresenta più di 30.000 piloti, fra cui quelli della American Airlines Group Inc. e della UPS.

"Questa tecnologia non è ancora matura né comprovata nella misura da poter assicurare la sicurezza" ha detto Collins, aggiungendo che i sistemi di pilotaggio autonomo sono un vero e proprio sogno divenuto realtà per un terrorista dirottatore".

Tim Cannoll, presidente della Air Line Pilots Association, il maggiore sindacato dei piloti statunitensi, ha riecheggiato le sue preoccupazioni in un recente articolo: "Le operazioni con pilota unico sarebbero totalmente inaccettabili per il pubblico americano perché non sono sicure".

I piloti sostengono che l'aviazione richiede il giudizio umano in cabina di comando per rispondere alla miriade di eventi inattesi che possono capitare in un volo.

E anche se i piloti ed i loro sindacati hanno un legittimo interesse nel mantenimento del sistema a due piloti, dispongono già di esempi per portare a casa il loro punto di vista.

Diversi hanno indicato l'esplosione del motore a bordo del volo diretto a Dallas della Southwest Airlines Co. ad aprile che aveva ucciso un passeggero.

L'incidente aveva provocato un buco su un lato della fusoliera del Boeing 737-700, ma il pilota era stato in grado di atterrare a Filadelfia senza nessuna ulteriore lesione.

Il viaggio in aereo, secondo il cliché comune, è la forma di trasporto più sicura.

Nel corso degli ultimi 12 anni, i progressi tecnologici sono stati accompagnati da un notevole incremento della sicurezza mentre i volumi di traffico sono raddoppiati.

A livello mondiale, si stima che i vettori faranno volare 4,4 miliardi di passeggeri quest'anno, secondo la International Air Transport Association.

Gli schianti sono rari.

Negli Stati Uniti, non ci sono stati incidenti mortali dal 2009 al 2018: un periodo di tempo che comprende quasi 100 milioni di voli.

Sotto moliti aspetti, i moderni aeromobili sono già automatizzati al punto che i piloti impiegano un sacco di tempo a monitorare gli strumenti mentre l'aereo vola con il pilota automatico.

Ma si sbaglierebbe se si dovesse supporre che questo li rende superflui.

È vero che un Boeing 787 o un Airbus A350 offrono strumenti che un pilota degli anni '80 poteva solo sognarseli.

È anche vero che l'aerospazio mondiale è più congestionato e complesso di quanto sia mai stato.

Gli americani, ad esempio, richiedono che ogni aereo della propria flotta effettui un approccio con il pilota automatico ed un atterraggio automatico almeno ogni 60 giorni.

Tale linea di condotta non si applica ai Boeing 737 americani che operano con un sistema diverso.

L'aeromobile esegue l'approccio secondo il sentiero programmato nello FMS (sistema di gestione del volo), rispettando tutte le limitazioni di velocità e quota ed ottimizzando la discesa.

Gli strumenti guidano l'aeromobile nell'atterraggio e nella frenata.

Il pilota automatico si disattiva appena l'aereo rallenta a velocità di rullaggio.

Questi sistemi vengono solitamente usati quando la visibilità è estremamente limitata e le condizioni meteo sono sfavorevoli.

Come passeggero, una persona probabilmente non saprà mai quando il suo aereo atterra da solo; i piloti raramente annunciano tale circostanza.

Questa tecnologia, che viene impiegata con due piloti a monitorare le sue prestazioni, incrementa la capacità di una linea aerea ad operare in condizioni in cui un essere umano sarebbe meno capace.

La gente arriva a destinazione, meno voli vengono cancellati e l'economia del paese evita i costi dei ritardi.

Ma – e questo è il punto centrale che i piloti indicano – essi possono intervenire ogni momento per annullare le decisioni delle macchine nel corso dell'approccio e dell'atterraggio.

La società di Hodge, la M2C Aerospace, è situata a circa 40 miglia ad ovest di Boston nella città di Milford (Massachusetts).

A suo dire, essa vuole diventare una leader del mercato attraverso la realizzazione di uno FMS (sistema di gestione del volo) per aeromobili commerciali che non richiede la presenza di due piloti.

La M2C ha in programma di dare il via a prove su simulatore all'inizio dell'anno prossimo, seguite da voli di prova con un aeromobile ATR a turboelica in volo da Antigua, il suo paese di origine, ed il cui governo è fra gli investitori della M2C.

"La mia idea per far salire a bordo la FAA è quella di essere in grado di dimostrare la sicurezza per due anni senza contrattempi" afferma Hodge, un ex pilota nonché un imprenditore che ha fondato il vettore cargo Elan Air ed in seguito lo ha venduto alla DHL Express.

La M2C sta altresì lavorando per raccogliere 15 milioni di dollari USA allo scopo di finanziare il proprio progetto di FMS che secondo le previsioni di Hodge indurrà vendite per 500 milioni di dollari USA in due anni ed 1 miliardo di dollari USA nel giro di cinque anni.

La FedEx con sede a Memphis ha espresso interesse all'acquisto di spazio su una eventuale operazione di trasporto merci aereo con pilota unico nei Caraibi, dichiara Hodge.

Un portavoce della FedEx non ha voluto rilasciare commenti.

"L'aviazione ci arriverà" ha detto.

"La questione non è se, ma quando".

(da: theloadstar.co.uk/bloomberg.com, 10 ottobre 2018)

LEGISLAZIONE

LA HAPAG-LLOYD APPRONTA UN MECCANISMO DI MFR (RECUPERO PER IL CARBURANTE MARINO)

I regolamenti ambientali ed i costi derivanti dal carburante a basso contenuto solforoso rappresentano una notevole problematica.

Un nuovo MFR (meccanismo di recupero per il carburante marino) consente un calcolo trasparente e facilmente comprensibile per i costi degli olii combustibili.

Poiché il 1° gennaio 2020 entrerà in vigore un regolamento più rigoroso della International Maritime Organization (IMO 2020), il nuovo limite allo zolfo per gli olii combustibili conformi si abbasserà dal 3,5% allo 0,5%.

Questo nuovo regolamento migliorerà in modo significativo l'impronta ecologica del settore del trasporto marittimo e ci si aspetta che da quel momento la maggior parte delle operazioni di tutte le navi vengano effettuate con olio combustibile a basso contenuto di zolfo.

L'uso dell'olio combustibile a basso contenuto di zolfo sarà la soluzione-chiave affinché il settore del trasporto marittimo e la Hapag-Lloyd si mantengano conformi.

Inoltre, si tratta della soluzione più ecocompatibile a breve termine.

Allo stesso tempo, l'utilizzazione dell'olio combustibile conforme a basso contenuto di zolfo giunge assieme ad un incremento dei costi del carburante, che secondo le stime degli esperti inizialmente ammonteranno a 60 miliardi di dollari USA per l'intero settore del trasporto marittimo.

Partendo dal presupposto che il divario fra lo HSFO (olio combustibile ad alto contenuto di zolfo) e lo LSFO (olio combustibile a basso contenuto di zolfo) sarà di 250 dollari USA per tonnellata nel 2020, la Hapag-Lloyd stima che i propri costi aggiuntivi saranno di circa 1 miliardo di dollari USA nei primi anni.

Pertanto, è stato sviluppato un meccanismo di Recupero per il Carburante Marino, che sarà gradualmente posto in atto dal 1° gennaio 2019 sostituirà tutti gli attuali addebiti correlati al carburante.

"Noi accettiamo le regole uguali per tutti ed i miglioramenti ambientali risultanti da una più rigorosa regolamentazione, ma è ovvio che questo non sarà gratis e creerà costi aggiuntivi.

Ciò si rifletterà principalmente nel conto del carburante per l'olio combustibile a basso contenuto di zolfo, dal momento che non c'è alcuna alternativa realistica per il settore affinché resti conforme entro il 2020.

Con il nostro MFR, abbiamo sviluppato un sistema per i nostri clienti che riteniamo sia corretto, poiché consente un calcolo causa-effetto, trasparente e facilmente comprensibile dei costi del carburante" afferma Rolf Habben Jansen, amministratore delegato della Hapag-Lloyd.

Lo MFR si basa su una formula che combina il consumo con i prezzi di mercato degli olii combustibili:

MFR (x TEU)	**=**	**Prezzo del carburante** (x TO)	**x**	**Consumo del carburante** (TO) / **TEU trasportati**

Esso tiene conto di vari parametri, come il consumo della nave al giorno, il tipo ed il prezzo del carburante (specifico per HSFO, LSFO 0,5% e LSFO 0,1), i giorni in mare ed in porto, nonché i TEU trasportati.

Questi parametri derivano da un tipico servizio rappresentativo nel mercato nell'ambito di un traffico specifico.

Lo MFR tiene anche meglio conto delle fluttuazioni di prezzo, poiché esso presenta una migliorata copertura degli sviluppi verso l'alto e verso il basso dei cambiamenti del prezzo di mercato per l'olio combustibile.

Nel complesso, esso punta ad un calcolo trasparente dei costi.

Inoltre, la Hapag-Lloyd sta analizzando attentamente altre opzioni tecnologiche per la riduzione delle emissioni che potrebbroe essere in grado di coprire una piccola quota della flotta.

RECUPERO PER IL CARBURANTE MARINO (MFR) PER TEU IN RELAZIONE AI DIVERSI PREZZI DEL CARBURANTE PER TONNELLATA*

Traffico	400 $	525 $	650 $
Asia Orientale – Nord Europa	182	223	264
Asia Orientale – Costa Orientale Nord America	221	271	321
Nord Europa - Costa Orientale Nord America	152	168	184
Asia Orientale – Costa Occidentale Nord America	117	144	171
Asia Orientale – Costa Occidentale Sud America	210	271	333
Nord Europa – Subcontinente Indiano	115	140	164

* Stime sui prezzi di mercato per olii combustibili ad alto o basso contenuto di zolfo 0,5%. Comprende anche olio combustibile a basso contenuto di zolfo allo 0,1% secondo la stima che il suo prezzo di mercato sia di 660 dollari USA.
Nota 1: lo stesso MFR si applica ad entrambe le direzioni.
Nota 2: il campione di calcolo è solo indicativo e si basa sui dati di mercato attualmente disponibili.

Ecco perché nel corso del 2019 saranno effettuate prove relative alla conversione al gas naturale liquefatto di una nave così come la conversione allo EGCS (sistema di purificazione dei gas esausti) di altre due unità.

Nella tabella soprastante sono stati riportati campioni di MFR per contenitori standard per carichi secchi con prezzi diversi per traffici selezionati.

(da: hellenicshippingnews.com, 9 ottobre 2018)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

UNIVERSAL CARGO SYSTEM: UN'ALTERNATIVA ALLE DIMENSIONI DELLE NAVI IN CONTINUO AUMENTO ED AGLI ESTREMAMENTE COSTOSI INVESTIMENTI NEI PORTI

La FREBS Marine International Ltd ritiene che la propria idea "Universal Cargo System" di un sistema di chiatte nave-madre/feeder semisommergibili per ogni tipo di carico offra un'alternativa più produttiva, più conveniente e "più verde" alla costruzione di navi sempre più grandi che richiedono ingenti investimenti in infrastrutture portuali, equipaggiamento per movimentazioni e connettività terrestre.

L'idea FREBS Universal Cargo System (UCS) – Freeland Rapid Express Barge Systems – è il frutto dell'ingegno di Michael Freeland, il quale ha lavorato sulle navi per la Royal Fleet Auxiliary che è la fornitrice della Reale Marina del Regno Unito in tutto il mondo.

Le idee di Freeland erano state una volta descritte dal Ministero della Difesa come "troppo futuristiche" ma, come lui sottolinea, le navi anfibie semisommergibili sono diffusamente in uso oggi in un certo numero di settori: militare, alto mare, carichi eccezionali, trasporto di yacht eccetera.

Freeland è convinto che spendere miliardi di dollari per navi più grandi ed ampliare i porti per farvi fronte non sia la risposta giusta.

Lo UCS può ridurre la necessità di costruire ed espandere porti e banchine, assicurando risparmi nell'uso del territorio ed evitando importanti investimenti di capitale per dragaggi e per la manutenzione.

Esso risolve il problema della congestione nei principali scali marittimi, assicura tempi di lavorazione più veloci e riduce i costi di movimentazione in porto.

Si tratta di un sistema interamente modulare: la nave-madre FREBS può essere configurata per dimensioni panamax, new-panamax (NPX) o post-NPX, e le chiatte dal basso pescaggio e rilasciabili in mare che essa trasporta nei viaggi transoceanici possono essere incrementate di conseguenza quanto al numero e/o alle dimensioni.

La versione più grande della nave-madre, ad esempio, sarebbe più grande di qualsiasi cosa che percorre i mari oggi, assicurando costi ultra-bassi per gli slot nelle traversate transoceaniche, ma le sue chiatte semoventi possono accedere

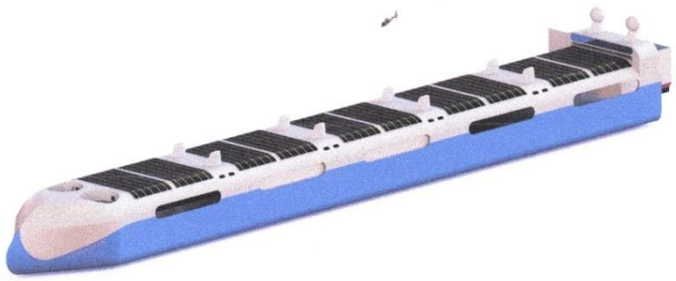
a molti porti di una determinata gamma, evitando la necessità di trasbordo in un porto base utilizzando gru giganti su banchine molto rinforzate, evitando i costi di feederaggio e, seconda dell'ubicazione, i costi del trasporto terrestre.

Le chiatte funzionerebbero esattamente come le odierne navi feeder, ma senza la necessità di trasbordo.

Le chiatte, poniamo sino a 600 TEU nella versione containerizzata, potrebbero accedere a qualsiasi porto fluviale interno senza la necessità di trasbordo su chiatte o treni nei porti marittimi.

Si pensi, ad esempio, ai potenziali risparmi in tempo e denaro lungo il corridoio del Reno.

Si pensi a tutte le controversie finanziarie e politiche che si potrebbero evitare ad Amburgo per il fatto di non dovere approfondire od allargare mai più di nuovo il canale navigabile dell'Elba.



E che dire della possibilità di impedire la congestione a Felixstowe risalendo il fiume Orwell fino a Ipswich?

Freeland, la cui sede è nello Hampshire, fornisce un esempio locale di dove egli ritiene che il suo UCS possa segnare dei punti a proprio favore.

Southampton è il maggiore porto del Regno Unito per l'esportazione di veicoli nuovi e dispone di 100 acri di costoso terreno portuale dedicato a questa attività, ma anche così ha bisogno che se ne appronti altro.

All'inizio di quest'anno la ABP ha annunciato un investimento di 15 milioni di sterline per il suo ottavo autosilo a più piani allo scopo di realizzare spazio di deposito per altri 3.000 veicoli (per inciso, questo contratto è stato appena assegnato alla Morgan Sindall Construction & Infrastructure e ci vorranno nove mesi perché venga completato).

Freeland sostiene che le chiatte ro-ro multi-ponte FREBS potrebbero essere utilizzate per stivare le auto ed altri carichi rotabili in bacini di raccolta relativamente piccoli, mentre la frequenza del servizio per le esportazioni sarebbe inalterata.

Questa soluzione sarebbe meno costosa e libererebbe territorio portuale.

La modularità del sistema significa che le chiatte possono essere configurate per ogni tipo di carico: contenitori, carichi rotabili, rinfuse di ogni genere, tronchi, legname e così via.

Il carico è costantemente all'interno della stiva della nave-madre; non più container persi fuori bordo, non più cataste di legname che crollano in mare.

L'elemento comune delle chiatte sarebbero le zone posteriori: propulsione, carburante e serbatoio per la zavorra.

Le chiatte, una volta scaricate in un bacino di raccolta, possono essere ricaricate con contenitori pieni o vuoti ed ormeggiate in rada in attesa di una nave-madre, liberando così prezioso spazio in banchina.

Esiste persino una possibilità progettuale di una chiatta attrezzata per il "soccorso in caso di calamità".

Essa potrebbe disporre di un eliapprodo, una stiva con contenitori con materiale di pronto soccorso movimentati da una gru a portale su rotaia a bordo e di spazio per un ospedale da campo galleggiante.

Circa l'80% dell'area di superficie superiore della nave-madre può essere utilizzata per raccogliere energia solare.

Essa può essere utilizzata per fornire propulsione elettrica alle chiatte, compresa l'alimentazione elettrica per i carichi refrigerati, nonché l'elettricità necessaria alla nave-madre mentre è in attesa del suo prossimo carico di chiatte.

Freeland è supportato da Stephen J. Line, un consulente indipendente con esperienze nella finanza aziendale.

A suo dire vari modelli finanziari potrebbero applicarsi all'idea FREBS.

L'elemento costoso è la nave-madre, ma le chiatte semoventi sono relativamente poco costose e nella sfera d'applicazione di molti protagonisti nella filiera distributiva globale.

Per Line, la problematica maggiore è quella di appurare chi siano i "pezzi grossi" nei settori del trasporto marittimo, dei porti e dei cantieri navali, per pensare in modo diverso a dove il loro settore sia diretto.

Un'importante linea di navigazione ha un "fondo d'incubazione" e i principali raggruppamenti portuali hanno una "tana del drago" per i potenziali investimenti in nuove tecnologie, ma è assai difficile insinuarcisi.

Per Line e Freeland lo UCS è una tecnologia rivoluzionaria.

E forse proprio questo è il problema: i grandi protagonisti oggi hanno legami troppo stretti con lo status quo per voler cambiare.

D'altro canto, gli emarginati porti minori e non congestionati che non dispongono del pescaggio e dello spazio per accogliere le mega-navi e le enormi impennate dei carichi che esse generano vengono riportati in gioco, mentre i proprietari dei carichi che subiscono i ritardi in porto e la congestione nella distribuzione interna sono quelli che alla fine ne traggono vantaggio.

L'approccio dello UCS FREBS è molto simile a quello dell'idea madre-nave/chiatta Sea Tech della SEA Technology AB con sede in Svezia, della quale si era riferito in *World Cargo News* a novembre del 2012.

Anche in questo caso, l'idea è quella di trarre vantaggio dalla scala transoceanica, ma senza gli aspetti negativi.

Le progettazioni della Sea Tech da allora si sono evolute sino ad avvalersi dalle NPX.

Inoltre, la Sea Tech aveva già elaborato una concezione di nave-madre/chiatte PCTC da 15.000 CEU basata su Panamax, quasi due volte l'apporto delle ultime PCTC da 8.000 CEU che si avvalgono delle NPX.

Infine, a marzo del 2017 Gerald Fisher, direttore generale della Sea Horse Shipping, Ltd con sede negli Stati Uniti, ha prodotto un video che illustra i problemi dell'odierno modello di mega-nave e promuove l'uso del proprio sistema di nave-madre semisommergibile e chiatte dentro/fuori (che si basa sulla portachiatte Jumbo) quale soluzione.

Al momento della redazione di questo articolo, esso è stato visto 15.000 volte.

(da: worldcargonews.com, 9 ottobre 2018)

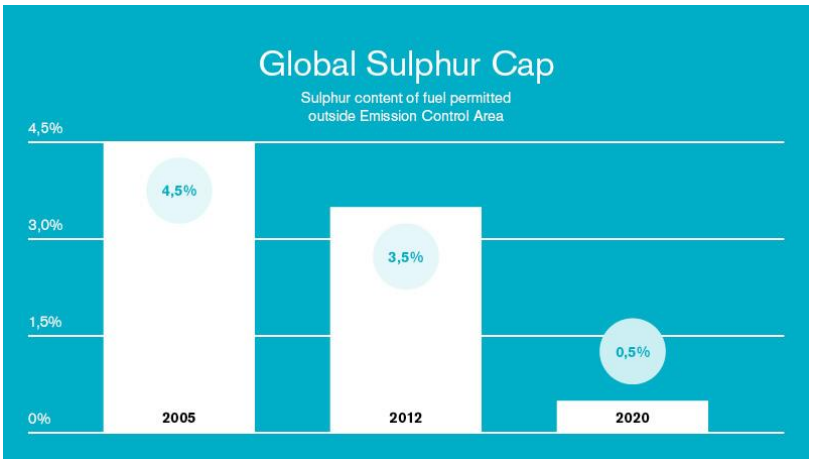
STUDI E RICERCHE

SECONDO UN'ANALISI LE OPZIONI SONO INCERTE IN ORDINE AL TETTO AL CONTENUTO DI ZOLFO ENTRO IL 2020, MA CI SI ASPETTANO DISAGI

Un analista della Wood Mackenzie afferma in un rapporto che mentre gli esperti si aspettano disagi nei mercati di esportazione ed importazione di carbone, le soluzioni riguardo al tetto al contenuto di zolfo entro il 2020 della International Maritime Organization restano poco chiare.

A partire dal 1° gennaio 2020, l'attuale limite allo zolfo del 3,5% diminuirà allo 0,5% ai sensi delle regole dell'IMO.

"Le società attive nel settore del carbone che fanno affidamento sul trasporto marittimo dovrebbero prepararsi ad un incremento delle tariffe dei viaggi" afferma nel rapporto Anthony Knutson, analista principale alla Wood Mac.



"Ci saranno costi elevati in tutta l'intera filiera distributiva" ha concordato un analista della Platt Analytics in occasione di un'intervista concessa il 27 settembre a *S&P Global*.

Il prezzo del diesel salirà, inducendo un costo più alto del trasporto del carbone nazionale e costi generali più elevati nella produzione di carbone, dall'equipaggiamento per le miniere ai camion dato che la curva globale dell'offerta si sposta a destra.

Inoltre, i margini di esportazione e nazionali dovrebbero restringersi e la domanda statunitense sarebbe per lo più a rischio, afferma l'analista della Platts.

In particolare, le direttrici dell'offerta a lungo raggio come quella dalla Colombia all'Asia e dal Sudafrica all'Asia ne subiranno i maggiori effetti, aggiunge l'analista.

Per di più, il tetto del 2020 potrebbe comportare un incremento della concorrenza nel settore energetico.

"L'idea è che, se occorre sbarazzarsi degli olii combustibili ad elevato contenuto solforoso, essi potrebbero essere consumati in certi mercati energetici" afferma l'analista della Platt, aggiungendo che esistono alcuni pochi luoghi, fra cui il Medio Oriente, l'ASEAN ed il Messico, che possono utilizzare gli olii combustibili ad elevato contenuto solforoso per la generazione di energia.

Approccio "aspettare e stare a guardare"

L'incertezza che circonda la conformità, oltre alla concorrenza fra investimenti per la raffinazione e quelli per le attività marittime, hanno indotto un approccio "aspettare e stare a guardare" in entrambi i settori, afferma il rapporto della WoodMac.

"Le raffinerie sono lente e forse riluttanti ad effettuare investimenti di rilievo per il cambiamento" afferma Knutson.

"Le raffinerie hanno mostrato la propria riluttanza ad investire le centinaia di milioni o miliardi di dollari necessarie per incrementare le produzione di carburanti marini a basso contenuto di zolfo".

Ci si aspetta che i costi del carburante bunker salgano anche prima del 2020 e continuino a salire in seguito fino a quando non sarà stato trovato un equilibrio fra la domanda delle compagnie di navigazione e la produzione di carburante bunker marino da parte delle raffinerie.

L'analista della Wood Mackenzie ha esaminato tre opzioni per far diminuire le emissioni di zolfo, compresi i sistemi di filtri di depurazione delle emissioni, i carburanti per il passaggio al basso contenuto di zolfo ed il passaggio ai carburanti alternativi.

Filtri di depurazione

La WoodMac ha previsto che i sistemi di depurazione delle emissioni sono "una soluzione a medio termine", per quanto in tal caso entrerebbe in gioco il rapporto costi/benefici oltre alla ridotta capacità di carico, considerando il peso in più.

Il settore del trasporto marittimo si sta ancora riprendendo dalla recessione economica del 2016, e dispone di credito limitato per pagare progetti diffusi su tutta la flotta, specialmente visto che probabilmente i filtri depuratori diventeranno superflui a lungo termine a causa dell'incremento della produzione di carburanti a basso contenuto di zolfo.

Tuttavia, la WoodMac "asserisce che l'installazione di filtri depuratori commerciali ha il vantaggio di essere meno costosa e più rapida da mettere in

atto rispetto ad un rilevante aggiornamento della raffinazione, che è ad uso intensivo di capitale e può richiedere molti anni per essere implementato".

La WoodMac stima che le penetrazione dei filtri depuratori sarà minore dell'1% nel 2020, oltre al fatto che le future costruzioni navali saranno già dotate di filtri depuratori.

Fatte per il carburante a basso contenuto di zolfo

La WoodMac afferma che il passaggio dal carburante ad elevato contenuto di zolfo a quello con basso contenuto di zolfo è una "soluzione a breve-medio termine".

Le rinfusiere attualmente consumano olii combustibili ad elevato contenuto solforoso (HFSO) basati su residui che hanno un tetto al contenuto di zolfo del 3,5% ai sensi dei regolamenti dell'IMO.

Le opzioni relative ai carburanti alternativi comprendono il gasolio marino distillato (MGO) che ha un contenuto di zolfo dello 0,1% ed una specifica di carburante emergente con contenuto solforoso dello 0,5% noto come olio combustibile a contenuto solforoso molto basso (VLSFO).

A seconda del tipo di carburante conforme, la Woodmac stima un balzo del 20-40%, su una base di dollaro USA/megatonnellata, per le tariffe di trasporto del carbone per i suoi caricatori.

Carburanti alternativi

L'ultima opzione, cioè il passaggio a carburanti alternativi come il gas naturale liquefatto, viene vista come una "soluzione a lungo termine" dalla WoodMac.

Sebbene il gas naturale liquefatto sia a basso contenuto solforoso con proprietà di consumo pulite, la WoodMac ha elencato quali problematiche le infrastrutture sottosviluppate a livello globale, i bassi investimenti globali e la inefficiente tecnologia per il trasferimento del carburante.

La WoodMac ravvisa "una limitata ma crescente penetrazione delle navi a gas naturale liquefatto" dal 2020 al 2025.

L'IMO in origine aveva annunciato l'arrivo del tetto allo zolfo il 27 ottobre 2016 e l'organizzazione aveva poi stabilito quale data di entrata in vigore definitiva il 1° gennaio 2020.

(da: hellenicshippingnews.com, 1° ottobre 2018)

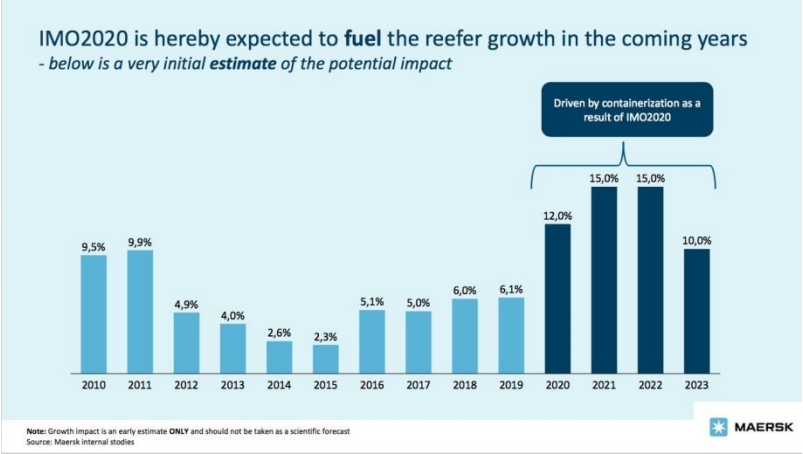
REEFER

IL TASSO DI CRESCITA DEI CONTENITORI REEFER POTREBBE TRIPLICARSI NEL 2020

Nel corso di una presentazione in occasione della conferenza *Cool Logistics* svoltasi questa settimana ad Anversa, Anne-Sophie Zerlang Karlsen, responsabile della gestione globale reefer della Maersk Line, ha affermato che la carenza di contenitori refrigerati sperimentata negli ultimi anni potrebbe peggiorare di molto dal momento che le obsolete navi reefer vengono estromesse dal mercato ai sensi della regolamentazione delle emissioni.

La Karlsen sottolinea come la flotta reefer globale sia stata sotto pressione sin dal 2015 dato che i carichi refrigerati sono cresciuti del 5-6%, mentre la flotta si è incrementata in media solamente del 2,8% ed i vettori hanno fatto fatica a posizionare l'equipaggiamento fuori dall'Asia.

Nel 2020 entreranno in vigore i regolamenti sulle emissioni solforose, costringendo il settore del trasporto marittimo ad utilizzare carburanti di costo più elevato con un contenuto massimo di zolfo dello 0,5% ovvero ad adottare altre costose alternative come il gas naturale liquefatto o i filtri depuratori.



La Karlsen ha dichiarato che mentre c'è qualche investimento in nuove navi reefer "sta sorgendo decisamente un'ipotesi" secondo cui il limite allo zolfo comporterà un'ulteriore containerizzazione poiché i proprietari delle navi reefer più vecchie preferiscono mettere fuori servizio il tonnellaggio anziché investire in aggiornamenti.

La Maersk ha fatto i calcoli e la Karlsen sostiene che le sue cifre siano "solo una stima preliminare" ma che i regolamenti dell'IMO, a suo dire, potrebbero spingere la crescita della domanda di container reefer dal 6% del 2018 al 12% nel 2020, fino a raggiungere il 15% nel 2021 e nel 2020.

A complicare ulteriormente il problema c'è il fatto che l'Asia è il mercato dalla crescita più rapida, cosa che farà aumentare i tempi di rotazione dei contenitori per tutti i vettori.

"Se questo si dimostrerà vero, occorrerà triplicare gli investimenti in equipaggiamento a livello globale" afferma la Karlsen.

Domandandosi se i vettori abbiano il capitale per supportare questo livello di investimento, la Karlsen ha detto che il problema è uno di quelli che dev'essere risolto da tutti i soggetti lungo la filiera distributiva.

Dal lato dell'offerta i contenitori refrigerati ed i produttori di macchinari saranno anche sottoposti a pressioni se la domanda si incrementerà di tre volte.

Le ordinazioni di container reefer si sono incrementate in modo significativo nel 2018 ed i produttori sono sulla buona strada per realizzare 300.000 TEU di nuovi reefer quest'anno.

Questa è ancora una buona parte della stima di 430.000 TEU di capacità che le fabbriche dei box reefer, che adesso sono tutte in Cina, possono produrre in un anno lavorando su due turni.

Se la domanda dovesse improvvisamente triplicarsi, tuttavia, il settore si troverebbe di fronte a un notevole problema inerente all'offerta ed i prezzi dei contenitori refrigerati molto probabilmente salirebbero.

(da: worldcargonews.com, 4 ottobre 2018)

SICUREZZA E PROTEZIONE

INDAGINE SULLA SICUREZZA INFORMATICA INDICA CHE OCCORRE FARE DI PIÙ NEL SETTORE

Secondo un'indagine della BIMCO, alla quale hanno risposto 350 interpellati, più di un quinto ha riferito di essere stato vittima di un attacco.

Inoltre, il 72% di loro ha menzionato che la propria società è stata vittima di un incidente correlato all'informatica negli ultimi 12 mesi.

"Molti degli attacchi ed incidenti correlati all'informatica nel giro degli ultimi 12 mesi indicano che ci sono ancora buoni motivi per il settore per prepararsi meglio al futuro" afferma Aron Frank Sorensen, responsabile tecnologia e regolamenti marittimi della BIMCO, il quale continua: "Nell'indagine, il 27% di coloro che hanno risposto hanno riferito di non aver mai ricevuto una formazione in sicurezza informatica e che solo circa la metà di coloro che hanno risposto dispongono di un piano di continuità aziendale in atto nel caso dovessero vittime di un attacco alla sicurezza informatica, mentre il 31% di coloro che hanno risposto non ne aveva nessuno" afferma Sorensen.

Un'altra constatazione è stata che il 49% di coloro che hanno risposto hanno riferito disservizi in conseguenza dell'attacco e che l'incidente ha causato perdite finanziarie per il 25% di quanti hanno risposto.

Inoltre, per il solo 16% c'è stata copertura assicurativa della violazione mentre l'84% non è stato protetto in caso di attacco.

La BIMCO e Fairplay hanno lanciato l'indagine annuale per la terza volta a giugno con l'intento di raccogliere elementi ed una maggiore consapevolezza su come il settore di prepari al riguardo e gestisca gli attacchi informatici.

L'indagine ha mostrato che le linee-guida settoriali promosse dalla BIMCO sulla sicurezza informatica sono state quelle più ampiamente utilizzate da quanti hanno risposto.

"Questo è molto incoraggiante ma ci spinge anche a migliorare le nostre linee-guida, delle quali adesso stiamo preparando la terza versione.

L'indagine è interessante perché ci consente di acquisire conoscenze in ordine ai rischi ed agli attacchi informatici che di solito non vengono mai riferiti.

Potremo usare i risultati per sviluppare ulteriormente le linee-guida sulla sicurezza informatica e pertanto aiutare il settore ad essere più preparato e meglio protetto in futuro" afferma Aron Frank Sorensen.

(da: hellenicshippingnews.com, 27 settembre 2018)

IN CALENDARIO

- 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.