

# Notiziario

31 gennaio 2018

*Link road, rail, sea!*

Council Of Intermodal Shipping Consultants

**ANNO XXXVI**  
**Numero del 31 gennaio 2018**

**PORTI**

9% IN PIÙ PER SINGAPORE ..... Pag. 3

**TRASPORTO MARITTIMO**

CHIUDE IL TSA, FORUM DELLE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE ..... " 6

**TRASPORTO FERROVIARIO**

LA SOLUZIONE DEI PROBLEMI LEGALI DELL'INIZIATIVA "UNA CINTURA, UNA VIA" ..... " 9

**TRASPORTO STRADALE**

PROVE DI MARCIA IN COLONNA PER I CAMION SULLE STRADE GIAPPONESI ..... " 13

**TRASPORTO INTERMODALE**

LA LINEAS PUNTA A TOGLIERE I CARICHI DALLE STRADE ..... " 16

**TRASPORTO FLUVIALE**

SOCIETÀ OLANDESE INTRODUCE IN EUROPA UNA CHIATTA ELETTRICA AUTONOMA ..... " 22

**TRASPORTI ED AMBIENTE**

LA DB CARGO INCREMENTA LA PROTEZIONE DAL RUMORE PER I RESIDENTI ..... " 24

**LOGISTICA**

I DIRIGENTI DELLA LOGISTICA SI ASPETTANO UN ANNO MIGLIORE PER I MERCATI EMERGENTI " 28

**LEGISLAZIONE**

DAL 1° GENNAIO 2018 LE GRANDI NAVI DEVONO MONITORARE LE EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> E RIFERIRLE 34

**PROGRESSO E TECNOLOGIA**

MAERSK LINE ED IBM ASSOCIATE PER LA CATENA DI BLOCCHI ..... " 38

**STUDI E RICERCHE**

QUALE FUTURO PER LE TARIFFE DI NOLO NEL 2018? ..... Pag. 42

**IN CALENDARIO** ..... " 46

**31 gennaio 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

### 9% IN PIÙ PER SINGAPORE

La crescita di oltre 3 milioni di TEU a Singapore nel 2017 suggerisce che la PSA stia vincendo la gara per il trasbordo a livello regionale, ma l'operatore portuale non dà nulla per scontato per quanto riguarda il futuro.

La PSA ha appena riferito le cifre relative ai propri risultati produttivi del 2017 nella seguente dichiarazione: "La PSA (PSA International Pte Ltd) ha movimentato 74,24 milioni di TEU di contenitori presso i propri progetti portuali di tutto il mondo nell'annata conclusasi il 31 dicembre 2017.

I volumi del gruppo si sono incrementati del 9,8% rispetto al 2016 e l'ammiraglia PSA Singapore Terminals vi ha contribuito con 33,35 milioni di TEU (+9%), mentre i terminal situati al di fuori di Singapore hanno movimentato 40,89 milioni di TEU (+10,4%)".

Il suddetto convincente risultato dimostra che Singapore ha tratto notevoli vantaggi dalle nuove alleanze che hanno iniziato ad essere operative nel 2017.

Esso dimostra altresì che le iniziative strategiche dell'operatore portuale con certi vettori hanno procurato dividendi.

All'inizio del 2017 la CMA CGM ha esteso il suo "terminal congiunto" a 4 ormeggi con una capacità di 4 milioni di TEU (i quali raddoppiano l'area precedente) e la PSA ha quindi sottoscritto un accordo simile con la COSCO SHIPPING Ports Limited estendendo quell'accordo sino a riguardare un terzo ormeggio presso il Pasir Panjang (portandone la capacità a 3 milioni di TEU).

Questi accordi hanno aiutato la PSA a tornare alla crescita dell'anno precedente, dato che i volumi si sono ripresi dal calo dello 0,1% per 30,59 milioni di TEU che si era verificato nel 2016.

Commentando i risultati del 2017, Tan Chong Meng, amministratore delegato del gruppo PSA, ha dichiarato: "Nel 2017 l'economia globale ha assistito ad un po' di ripresa e a qualche nota positiva di crescita, per quanto il settore del trasporto marittimo abbia continuato ad affrontare problemi, dal momento che l'enorme ondata di consolidamento ed alleanze nel 2016 ha iniziato a manifestare i propri pieni effetti a livello operativo.

La parola 'turbativa' è passata dall'essere un neologismo ad essere la norma per la maggior parte dei settori, riflettendo l'accelerazione del ritmo di cambiamento e non lasciando nessun settore indisturbato".

Tan Chong Meng non ha parlato del fatto che Singapore l'anno scorso ha superato i propri concorrenti, preferendo asserire che la PSA ha "dimostrato capacità di recupero e si è comportata ragionevolmente bene rispetto al contesto problematico ed alla agguerrita concorrenza.

In mezzo alle molte forze imprenditoriali e tecnologiche ed alle minacce alla



sicurezza informatica che ci hanno tormentato, restiamo fermamente impegnati nel concentrarci primariamente sull'adeguamento alle esigenze di cambiamento - e sulla prevenzione delle medesime - dei nostri clienti delle compagnie di navigazione di linea.

Inoltre, ci stiamo anche preparando ad un futuro in cui le esigenze della logistica e della filiera distributiva vengono trasformate dalle nuove dinamiche relative alla tecnologia, ai traffici, alla produzione ed al commercio elettronico".

Questo è diventato il mantra di Singapore.

Parlando alla metà del 2017, il ministro dei trasporti di Singapore Khaw Boon Wah ha affermato che Singapore è "ben consapevole" del fatto che gli altri porti aspirano a prendere il suo posto.

Oltre ad alzare la posta in gioco per quanto riguarda l'automazione e la tecnologia, il ministro ha sostenuto: "La PSA deve tornare utile ai vostri clienti.

Essi stanno affrontando una agguerrita concorrenza; si stanno confrontando con le problematiche apportate dalla digitalizzazione.

Essi sono a rischio di essere disturbati da nuovi soggetti.

Tenete le orecchie aperte nei loro confronti, rispondete alle loro necessità in rapido cambiamento e lavorate con loro come vostri partner".

Tan Chong Men afferma che la PSA è cosciente del fatto che le tendenze globali "comporteranno un ulteriore impatto sulla forma e sul flusso della filiera distributiva mondiale.

La dirigenza, i sindacati ed il personale della PSA continueranno a viaggiare a stretto contatto con i nostri clienti e partner per poter contribuire alla configurazione del nostro settore nel contesto delle sempre più ampie fluttuazioni del cambiamento”.

*(da: worldcargonews.com, 15 gennaio 2018)*

## TRASPORTO MARITTIMO

### CHIUDE IL TSA, FORUM DELLE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE

Il TSA (Transpacific Stabilization Agreement), l'accordo per la stabilizzazione dei traffici transpacifici, un retaggio del vecchio sistema delle "conferenze" del trasporto marittimo containerizzato che stabiliva i prezzi e coordinava la condotta delle linee di navigazione, si avvia alla chiusura il mese prossimo dopo avere concluso che la sua missione originaria non era più sostenibile.

La decisione giunge diverse settimane dopo che il suo maggior partecipante, la Maersk Line, aveva annunciato il proprio recesso dal TSA, un'iniziativa che ha comportato la diminuzione della quota di mercato transpacifico delle linee di navigazione appartenenti al TSA sino al 65% circa, rispetto all'oltre 80% del passato.

Brian Conrad, direttore esecutivo del TSA, ha commentato: "Il TSA per molti anni ha servito da preziosa funzione per i vettori e per gli altri soggetti interessati nel settore.



Il TSA è stato un elemento fondamentale per contribuire a mantenere e far crescere un'ampia gamma di vettori operativi nel traffico in questione a lungo termine, offrendo ai vettori la scelta più ampia ed affidabile possibile di opzioni di servizio.

Esso è stato altresì un forte sostenitore degli interessi dei vettori nei confronti sia dei regolatori globali sia della comunità del trasporto marittimo".

Riguardo alla decisione del TSA di chiudere i battenti, Conrad commenta: "L'ambiente commerciale ed operativo nei traffici transpacifici e, in senso più lato, nel trasporto marittimo in tutto il mondo, ha sperimentato notevoli cambiamenti negli ultimi anni che probabilmente continueranno per tutto il 2018 ed oltre.

Nel corso di questo periodo problematico per il trasporto marittimo, è divenuto evidente che la missione originaria del TSA non era più sostenibile, ma io ritengo che il TSA abbia svolto un ruolo importante nel corso degli anni ai fini del supporto dello sviluppo dei traffici internazionali statunitensi”.

Sebbene al momento i motivi della decisione non siano del tutto chiari, si pensa che la recente instabilità delle tariffe nel mercato transpacifico rifletta la indebolita influenza del TSA e delle sue linee di navigazione associate.

Come *Lloyd's Loading List* ha riferito nello scorso mese di dicembre, l'incapacità delle linee di navigazione di osservare la disciplina per il lato dell'offerta è stata una caratteristica del mercato transpacifico nel corso del 2017.

Ad esempio, i vettori del TSA l'anno scorso hanno fatto ben 18 tentativi di imporre incrementi tariffari generali compresi fra 400 e 1.000 dollari USA per FEU, ma nessuna di tali iniziative ha conseguito una seria adesione.

Trattando della decisione della Maersk di ritirarsi dal TSA a dicembre, l'analista del settore Alphaliner ha ipotizzato che l'abbandono della Maersk potrebbe essere stato indotto dalla delusione per il mancato successo di quegli incrementi tariffari generali.

“Numerosi tentativi di attuare incrementi tariffari generali, da parte di vettori sia associati che non associati al TSA, sono già falliti quest'anno e la decisione della Maersk di ritirarsi dal TSA a dicembre potrebbe destabilizzare ulteriormente il traffico” afferma Alphaliner.

“Il recesso della Maersk è l'ultima di una serie di recenti abbandoni del gruppo di discussione transpacifico che era già stato indebolito dal recesso di diversi associati – K Line, NYK e Zim – così come dall'uscita della Hanjin Shipping e della CSCL nel 2016”.

Continua Alphaliner: “La partenza della Maersk farà sì che la quota di traffico transpacifico dei vettori del TSA si riduca al solo 65%, rispetto ad un picco di oltre l'80% in passato.

Data la notevole espansione di capacità in programma per i traffici Estremo Oriente-Nord America a maggio dell'anno prossimo, l'indebolita posizione dei membri del TSA potrebbe comportare un'ulteriore instabilità tariffaria nel 2018”.

Il TSA era stato costituito nel 1989 e negli anni aveva rimpiazzato un sistema di conferenza tariffaria più rigido nel mercato Asia-Stati Uniti.

Ciò rifletteva un processo evolutivo nell'ambito del trasporto marittimo di linea: da una sistema a vettore comune strettamente regolamentato di direttrici di traffico frammentate, un trasporto marittimo fondamentalmente da porto a

porto ed una protezione delle flotte di bandiera nazionale per ragioni commerciali e di sicurezza ad un sistema commerciale globale integrato più verticalmente che offre servizi logistici su misura a valore aggiunto.

Fino a qualche tempo fa, attorno al 1999, le conferenze di vettori marittimi erano impegnate in negoziati relativi alla fissazione congiunta dei prezzi ed ai contratti di servizio, per quanto quella funzione fosse cessata in seguito ad obiezioni inerenti la concorrenza sollevate dalle associazioni di categoria dei caricatori.

Ciononostante, al TSA era stata concessa l'immunità antitrust negli Stati Uniti per le linee di navigazione sue associate al fine di scambiare informazioni di mercato e ricerche di mercato condotte congiuntamente, nonché di "sviluppare linee guida facoltative non vincolanti per le tariffe e gli addebiti" - comportamento vietato ai sensi della normativa sulla concorrenza in Europa - così come di discutere le modalità con cui gli associati potessero gestire i costi e migliorare l'efficienza.

*(da: lloydsloadinglist.com, 25 gennaio 2018)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### LA SOLUZIONE DEI PROBLEMI LEGALI DELL'INIZIATIVA "UNA CINTURA, UNA VIA"

La OBOR ("One Belt, One Road", "Una Cintura, una Via") è un progetto globale che cerca di realizzare l'ambizione della Cina di coordinare le direttrici di traffico sia ferroviarie che marittime che abbracciano 65 paesi.

Quando sarà stato completato, esso assicurerà l'accesso al trasporto merci ad oltre il 60% della popolazione mondiale per ferrovia e per mare, creando nel contempo significative opportunità commerciali.

Alan Woolston, socio della Flagdate LLP, ha parlato con *Global Railway Review* delle diverse problematiche legali presentate dal progetto.

"L'iniziativa è già sostenuta da finanziamenti per 100 miliardi di dollari USA erogati dalla Asian Infrastructure Investment Bank di recente costituzione e da altri 40 miliardi di dollari USA concessi dal Silk Road Fund cinese.



Sono già stati commissionati progetti relativi alla OBOR per 150 miliardi di dollari USA e nuovi servizi ferroviari

stanno emergendo lungo la tratta fra il Regno Unito e la Cina man mano che i paesi abbracciano la visione della OBOR.

Con progetti per oltre 900 miliardi di dollari USA complessivi, programmati o in corso d'opera, molti di loro coinvolgono le ferrovie o le infrastrutture associate ed alcuni hanno descritto la OBOR come "il più grande progetto mondiale da quando l'uomo è sceso sulla luna".

Le opportunità sono destinate a catturare l'immaginazione, ma un progetto di questa grandezza non è senza difficoltà.

Le problematiche più immediatamente ovvie sono quelle tecniche.

La rete proposta combina le direttrici ferroviarie esistenti con nuovi e potenziali collegamenti in molti paesi, con diverse geografie e condizioni, su una scala mai vista prima.

Ciò richiederà complesse interfacce per essere gestito attentamente.

*Tuttavia, le problematiche vanno al di là della tecnica*

La natura pionieristica di questo vasto progetto richiede un approccio ugualmente lungimirante per la gestione delle questioni legali inerenti alla realizzazione ed alle operazioni della OBOR, guidata da una profonda comprensione del progetto nel suo insieme.

*Questioni transfrontaliere*

Le operazioni transfrontaliere inevitabilmente danno luogo a questioni legali e per la OBOR non sarà diverso.

Le infrastrutture materiali possono ottenere ottimi risultati solo se l'immigrazione e la normativa fiscale costituiscono una barriera alla pratica dei traffici.

Riguardo alle questioni di ampia portata come il controllo alle frontiere e le dogane, sino agli accordi sull'accesso ai binari per le infrastrutture, occorrerà che ogni giurisdizione coinvolta consideri come meglio far sì che ci sia un approccio integrato, in qualche caso da punti di partenza assai diversi.

*Modelli contrattuali*

I rischi legali correlati alle interfacce tecniche summenzionate vengono spesso gestiti mediante l'aggregazione dei rischi in un centro unico di responsabilità e quindi conferendo tutte le interfacce ad un solo fornitore utilizzando modelli contrattuali consolidati come la struttura Costruzione - Operazioni - Trasferimento.

Tuttavia, la OBOR non è un progetto unico.

Esso coinvolgerà progetti multipli di diverse tipologie, molti dei quali essenziali affinché la OBOR possa operare come rete integrata ma con ciascuno dei quali conseguibili utilizzando uno dei molti differenti modelli contrattuali e di appalto.

Le interfacce essenziali della OBOR non sono solo quelle presenti in un progetto ma anche le interfacce "da progetto a progetto".

Occorrerà un nuovo modello contrattuale di tipo collaborativo per far sì che tale situazione possa essere gestita.

## *Valuta*

L'approccio al rischio valutario è una questione spesso trascurata per i progetti di questa scala e complessità.

I progetti possono essere finanziati con una valuta, costruiti con un'altra e trasferiti in operazioni con ancor più valute in parti diverse del progetto, mentre i proventi vengono generati in altri ancora.

Le operazioni di copertura del rischio valutario sono comuni ma anche complessi.

Essi costituiscono notoriamente terreno fertile per dispute e richiederanno un'attenta strutturazione.

## *Ammissibilità al finanziamento*

Le ingenti risorse già messe a disposizione non andranno a finanziare i programmi nella loro interezza.

Saranno richiesti notevoli importi di finanziamento privato in più.

Anche nel Regno Unito si dice che gli accordi di finanziamento per le strutture di fondi pubblici e privati (PPP) spesso siano divenuti più complessi della stessa realizzazione tecnica, persino riguardo al tipico profilo di rischio inerente ai PPP.

Molti progetti della OBOR dovranno altresì subire gli effetti comportati dalla instabilità politica, dalle preoccupazioni relative alla capacità del paese sovrano di far fronte alle proprie obbligazioni o dai lunghi tempi morti dal momento dell'avvio alla capacità programmata (che di per se stessa potrebbe essere subordinata ad altri progetti anche loro in fase di completamento).

Si tratta di rischi che sarebbero tutti tradizionalmente proibitivi per una transazione PPP mentre sarebbero necessarie strutture più innovative.

## *Scelta della normativa e composizione delle dispute*

I progetti della OBOR saranno veramente internazionali, coinvolgendo partecipanti di molti paesi.

La decisione in ordine ai sensi di quale normativa verrà gestito un progetto sarà fondamentale, e non da ultimo per assicurare l'ammissibilità al finanziamento dell'iniziativa.

L'influenza sia commerciale che politica potrebbe senz'altro essere a rischio e questioni come la certezza del diritto e la velocità/efficacia delle procedure di attuazione saranno valutazioni importanti.

Allo stesso modo, se dovessero insorgere dispute, il miglior forum nel quale comporre sarebbe uno che sia familiare alla OBOR.

Un certo numero di giurisdizioni stanno già cercando di costituirsi quali centri in cui recarsi per comporre una disputa inerente alla OBOR.

### *Influenze più ampie*

Le problematiche legali della OBOR non si limitano alle infrastrutture.

Un progetto globale richiede un approccio globale e l'esperienza ha dimostrato che l'armonizzazione delle infrastrutture richiede anche l'armonizzazione delle agende internazionali.

Ad esempio, nel 2016 l'Unione Europea ha rifiutato di aderire alla OBOR perché le proposte non comprendevano impegni in ordine alla sostenibilità ed alla trasparenza sociale ed ambientale.

Un progetto di questa portata va al di là della mera determinazione degli elementi fondamentali.

Il successo della OBOR richiederà un più diffuso allineamento delle regole dei principi giuridici, in senso più ampio, dove i diritti tenuti in somma considerazione in alcune giurisdizioni devono anche essere armonizzati per rimuovere le barriere che impediscono il progresso".

*(da: globalrailwayreview.com, 15 gennaio 2018)*

## TRASPORTO STRADALE

### PROVE DI MARCIA IN COLONNA PER I CAMION SULLE STRADE GIAPPONESI

Dopo avere collaudato il collegamento elettronico dei camion (marcia dei camion in colonna) in Europa e negli Stati Uniti, la Daimler Trucks adesso è operativa con i cosiddetti "plotoni" per mezzo del proprio marchio asiatico FUSO.

Nel corso di tali test, un veicolo pesante FUSO Super Great effettua operazioni collegato elettronicamente in modalità semi-autonoma incolonnato con camion di altri produttori giapponesi di veicoli commerciali.

Queste corse di collaudo sono in programma dal 23 gennaio al 1° febbraio sull'autostrada Shin-Tomei a sud-ovest di Tokyo e sull'autostrada Kita-Kano a nord della capitale giapponese.

Il ministero dell'economia, commercio ed industria ed il ministero del territorio, infrastrutture, trasporti e turismo giapponesi hanno dato il via al collaudo della marcia in colonna.

Esso fa parte della Strategia Futura 2017 del governo giapponese.

Questa strategia è finalizzata ad attuare progressivamente innovazioni come l'Internet delle Cose, i grandi dati e l'intelligenza artificiale in tutti i settori industriali.



Nel settore dei veicoli commerciali la marcia in colonna dei camion contribuirà alla riduzione del consumo di carburante ed a quella delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Inoltre, i camion incolonnati contribuiranno a risolvere il problema della grave carenza di autisti in Giappone.

Martin Daum, consigliere di amministrazione della Daimler AG, responsabile del settore camion ed autobus, afferma: " Due anni fa, abbiamo dimostrato con i camion della Mercedes-Benz in Europa che la marcia in colonna può essere effettuata ed è assai vantaggiosa.

Fino adesso, abbiamo continuato a sviluppare la tecnologia con la Freightliner sulle pubbliche vie degli Stati Uniti.

Il Giappone è un mercato fondamentale per noi ai fini della ricerca e della promozione di nuove tecnologie.

Prendiamo parte all'iniziativa del governo giapponese per spingere ulteriormente la marcia in colonna in Asia e per restare all'avanguardia dello sviluppo di questa tecnologia".

### *La Daimler Trucks all'avanguardia della guida autonoma, connessa ed elettrica*

Da anni la Daimler Trucks funge da pioniere per la guida autonoma, connessa ed elettrica con i propri marchi di veicoli pesanti Mercedes-Benz, Freightliner e FUSO.

In tutto il mondo la Daimler Trucks ha ora connesso circa 560.000 camion ad Internet delle Cose, più di ogni altro produttore.

Per la connessione digitale del FUSO Super Great nel corso del test di marcia in colonna la Daimler Trucks combina le potenzialità tecnologiche di connettività con le proprie esperienze nel campo della guida autonoma.

La V2V (comunicazione da veicolo a veicolo) basata sul Wi-Fi interagisce con i sistemi di assistenza all'autista che vengono utilizzati anche dai marchi della Daimler Mercedes-Benz e Freightliner.

Alcuni di loro sono del tipo CACC (controllo di marcia flessibile collaborativo), assistenza alla deviazione dalla corsia e ABA 4 (assistenza attiva alla frenata).

Nel 2014 la Daimler Trucks ha lanciato il concetto camionistico Mercedes-Benz Future Truck 2025 con funzioni di guida autonoma.

Il suo obiettivo dichiarato era quello di sviluppare una tecnologia di guida autonoma per la produzione in serie fino al 2025.

L'anno successivo la Daimler ha introdotto il "Pilota Autostradale" in Germania.

Nel 2016 la Daimler ha preso parte all'iniziativa del governo olandese European Truck Platooning Challenge con tre Mercedes-Benz Actros connessi elettronicamente e semi-autonomi.

Il Freightliner Inspiration Truck dal 2017 viaggia nella cosiddetta configurazione abbinata (due camion collegati elettronicamente) sulle pubbliche vie del Nevada e dell'Oregon.

Il FUSO Super Great è il primo modello di un marchio della Daimler a viaggiare in plotone con altri camion nel fondamentale mercato giapponese.

Nel caso della marcia in colonna, occorre che il settore camionistico in Giappone ponga attenzione non solo alla tecnologia ma anche – come in Europa e negli Stati Uniti – alle questioni normative.

In effetti, quando il quadro normativo sarà stato approntato, i clienti della Daimler Trucks saranno in grado di essere operativi con i propri veicoli in modalità di marcia in colonna.

*(da: [transportjournal.com/daimler.com](http://transportjournal.com/daimler.com), 29 gennaio 2018)*

## TRASPORTO INTERMODALE

### LA LINEAS PUNTA A TOGLIERE I CARICHI DALLE STRADE

Poiché il mercato del trasporto merci ferroviario continua a soffrire sempre di più a causa della liberalizzazione, è forse facile perdere di vista il fatto che la quota delle ferrovie del mercato complessivo del trasporto merci è stagnante o in declino in molti paesi europei malgrado la crescita del mercato in generale.

Secondo un rapporto della Corte dei Conti Europea nel 2016, i volumi di trasporto merci ferroviario nell'Unione Europea sono rimasti stabili fra il 2000 ed il 2012 a circa 400 miliardi di tonnellate-km, mentre le prestazioni dell'autotrasporto merci si sono incrementate da 1.522 a 1.693 tonnellate-km.

Di conseguenza, la quota di mercato della ferrovia è calata dal 19,7% al 19,8% nel 2013, mentre la percentuale delle merci movimentate dalla strada è aumentata dal 73,7% al 75,4%.

Anche se qualche operatore di trasporto merci ferroviario potrebbe accontentarsi di puntare all'attuale traffico di origine ferroviaria offrendo prezzi inferiori od una migliore qualità di servizio, altri ammettono che il settore ha bisogno di riconquistare la preferenza a danno degli autotrasportatori se si vuole accrescere la quota di mercato.

Ad aprile del 2017 l'operatore di trasporto merci ferroviario B Logistics si è liberato del suo marchio storico, un retaggio dei suoi giorni quale ramo in perdita della SNCB (ferrovia nazionali belghe) e si è rilanciata come Lineas con l'intento primario di promuovere il dirottamento modale alla ferrovia e ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dal trasporto merci, diventando nel contempo un redditizia azienda logistica internazionale.

"Il camion è il nostro punto di riferimento: vogliamo un prodotto ferroviario così buono che la gente ci scelga rispetto al trasporto stradale" afferma l'amministratore delegato della Lineas Geert Pauwels.

"I nostri clienti affermano che se saremo in grado di contrastare i tempi di viaggio e la qualità di servizio dei camion, essi faranno viaggiare un numero maggiore di loro merci per ferrovia.

Ma allo stesso tempo non vogliamo fornire qualcosa che sia la stessa cosa dell'autotrasporto; vogliamo un'offerta che tragga vantaggio dai punti di forza della ferrovia.

Se si possono movimentare 2.000 tonnellate in una volta sola su lunghe distanze, avanti e indietro tutti i giorni, si può battere l'autotrasporto quanto a costi ed affidabilità.

Vorremmo anche far sì che i clienti possano disporre della flessibilità di usare il nostro prodotto ogni qual volta ne abbiano bisogno e non solo quando è disponibile”.

Attraverso la propria rete in crescita Green Xpress, che era stata lanciata dalla



B Logistics nel 2015, la Lineas punta a fornire un prodotto di trasporto merci ferroviario che possa allettare direttamente i clienti dell'autotrasporto.

La Green Xpress combina operazioni intermodali e a carro singolo, allargando al mercato del carro singolo i vantaggi dei collegamenti rapidi ed affidabili attesi dai clienti intermodali.

“Questo approccio presenta un sacco di vantaggi: possiamo effettuare treni più lunghi e

più pesanti, incrementare le frequenze e rendere il prodotto più incisivo” spiega Pauwels.

“Esso presenta l’alta qualità necessaria per l’intermodale e la dà ai clienti dei carri singoli che in passato non potevano disporre di un’offerta di tali dimensioni”.

Il carro singolo è un settore in cui il trasporto merci ferroviario si trova in diretta e forte concorrenza con la strada ed in tale ambito il settore ha ceduto un’enorme percentuale del proprio traffico alla strada nel corso degli ultimi cinque decenni.

Poiché i volumi sono diminuiti, occorre che le reti sostengano questo tipo di contrazione delle operazioni ed in molte regioni questo è divenuto insostenibile, comportando in alcuni paesi il totale abbandono dell’attività a carro singolo.

La rete Green Xpress si è espansa nel 2017 con il varo di nuovi servizi dal Belgio alla Svezia ed all’Austria.

A dicembre sono stati aggregati al sistema tre terminal di trasporto marittimo a corto e lungo raggio a Zeebrugge che assicurano al porto belga un servizio quotidiano collegato a hub industriali in Svizzera, Germania, Italia, Spagna, Repubblica Ceca, Svezia, Slovacchia, Francia, Austria e Paesi Bassi.

“Aggiungeremo altri servizi Green Xpress nel corso del 2018 e proseguiremo ad allargare la rete” afferma Pauwels.

“Non ci limitiamo a rispondere ai clienti che ci fanno domande, ma traggiamo attivamente i flussi di traffico.

Questa è la nostra missione e ci sono davvero pochi operatori che lo fanno”.

L’idea della Green Xpress viene realizzata partendo da un’offerta che riflette la qualità delle soluzioni logistiche basate sulla strada.

Fra loro vi sono caratteristiche che non sono universali nel trasporto merci ferroviario: servizi regolari, tracciabilità e rintracciabilità e un chiaro tempo stimato di arrivo.

Pauwels inoltre ravvisa le soluzioni del primo e dell’ultimo miglio ed il magazzinaggio quali estensioni logiche della Green Xpress al fine di creare un prodotto logistico da un capo all’altro basato sulla ferrovia che soddisfi le esigenze di un’ampia varietà di settori industriali.

Anche se gli operatori di trasporto merci ferroviario possono adattare la propria offerta per attirare le imprese che attualmente si affidano all’autotrasporto, Pauwels sostiene che il dirottamento modale alla ferrovia sarebbe minimo nel migliore dei casi senza il supporto dei responsabili politici e dei gestori delle infrastrutture.

“Ci sono quattro elementi che ci occorrono per cambiare” spiega Pauwels.

“In primo luogo, gli operatori di trasporto merci ferroviario dovrebbero considerare il camion come un punto di riferimento e tutti noi dovremmo avere lo stesso obiettivo di stimolare il dirottamento modale alla ferrovia.

In secondo luogo, è necessario un grosso mutamento di mentalità fra i regolatori ed i gestori delle infrastrutture per agevolare il lavoro degli operatori ferroviari che vogliono conseguire il dirottamento modale.

Per un treno dovrebbe essere facile attraversare una frontiera internazionale proprio come avviene per un camion.

In terzo luogo, occorre che i responsabili politici abbiano una visione condivisa in ordine alle ferrovie.

La Commissione Europea sembra convinta che un quantitativo maggiore delle merci trasportate dovrebbe indirizzarsi verso le ferrovie, ma non tutti gli stati membri sembrano supportare questa intenzione.

La quarta leva è l'innovazione.

Come settore siamo in giro da quasi 200 anni ed alcune cose sono cambiate molto nel corso di tutto questo tempo.

Se si osservano gli altri settori, si nota come essi si siano completamente reinventati.

Stiamo assistendo a questo ora nel settore dell'autotrasporto che si sta muovendo molto più rapidamente delle ferrovie.

È essenziale che si riesca a stimolare l'innovazione nel settore ferroviario nel suo complesso per sviluppare soluzioni che siano buone almeno quanto ciò che sta emergendo nell'autotrasporto di merci.

Le infrastrutture ci sono già, abbiamo solo bisogno di migliorarne le prestazioni.

Ciò che ci occorre è la iperferrovia, non la Hyperloop.

E questo richiede la collaborazione fra gestori delle infrastrutture, operatori ferroviari e fornitori”.

### *Campanello d'allarme*

La Linesas non ha subito direttamente le conseguenze della frana a Rastatt in Germania nello scorso agosto che ha comportato la chiusura per sette settimane della linea della Valle del Reno fra Karlsruhe e Basilea nonché enormi disagi per i servizi di trasporto merci sul corridoio Genova-Rotterdam.

Tuttavia, Pauwels sostiene che l'evento è stato un campanello d'allarme che potrebbe ridisegnare le relazioni fra i gestori delle infrastrutture ed il settore del trasporto merci ferroviario.

“I gestori delle infrastrutture dovrebbero considerare se stessi come attori della mobilità ma non sono sempre bravi a fornire servizi da un capo all'altro per gli operatori” afferma Pauwels.

“Essenzialmente, la loro missione dovrebbe essere quella di far sì che i treni viaggino più facilmente.

Ma se si guarda alla risposta a Rastatt non è certo stato così.

La sensazione diffusa fra gli operatori è che molti gestori delle infrastrutture non ci considerano come clienti.

Rastatt dovrebbe chiarire le relazioni fra i gestori delle infrastrutture e gli operatori e che cosa succede in caso di crisi: dovrebbe sempre esserci un piano B in tali situazioni.

Occorre che i gestori delle infrastrutture siano in grado di fare un uso migliore della rete e di gestire proattivamente i flussi di trasporto merci, specialmente quando le cose vanno male.

I gestori delle infrastrutture sembrano considerare il proprio ruolo come quello di chi fornisce infrastrutture sicure nel modo meno costoso possibile e non di chi è un fornitore di mobilità.

Per gli operatori di trasporto merci, non è necessariamente l'investimento in nuove infrastrutture ciò che importa davvero: in realtà, è quanto bene vengono gestite le infrastrutture e le capacità che vi sono nella rete.



Rastatt ha messo in evidenza la debolezza insita nel sistema ed io spero che ciò indurrà un cambiamento nella mentalità.

Ma occorre altresì che i governi lo chiariscano ai gestori delle infrastrutture che appartengono allo stato e si assicurino che essi collaborino con gli altri soggetti interessati nel settore”.

Malgrado questi problemi, il 2018 sarà un anno di ulteriore espansione per la Lineas poiché essa estenderà la rete Green Xpress e si spingerà in nuovi mercati.

“Assumeremo un sacco di gente nel 2018 ed abbiamo in programma di espandere la nostra forza lavoro del 15% e di diventare molto più internazionali” afferma Pauwels.

“Dal punto di vista interno stiamo preparando la nostra organizzazione e la nostra informatica per far sì di poter continuare a crescere negli anni a venire.

Stiamo cercando di pervenire ad una crescita organica ma inizieremo a puntare ad acquisizioni per agevolare la crescita in certe aree”.

Dal momento che l'Unione Europea prevede una crescita del PIL del 2,1% nel 2018 e dell'1,9% nel 2019, le condizioni economiche sembrano destinate a favorire il trasporto merci ferroviario, aiutando la ripresa del settore dopo una lunga e dolorosa recessione.

Tuttavia, il trasporto merci ferroviario continua a lottare contro molte delle turbolenze che hanno limitato la crescita e represso la capacità delle ferrovie di recuperare quote di mercato.

Se il settore è in grado di sostenere il dibattito sorto sulla scia di Rastatt, forse ha un'opportunità di convincere alla fine i responsabili della politica circa il suo valore.

*(da: railjournal.com, 16 gennaio 2018)*

## TRASPORTO FLUVIALE

### SOCIETÀ OLANDESE INTRODUCE IN EUROPA UNA CHIATTA ELETTRICA AUTONOMA

Le auto ed i camion leggeri sono accattivanti, ma quando si tratta di ridurre le emissioni di carbonio ed azoto derivanti dal settore dei trasporti le cose davvero importanti si riscontrano nel segmento dei veicoli adibiti al trasporto di merci.

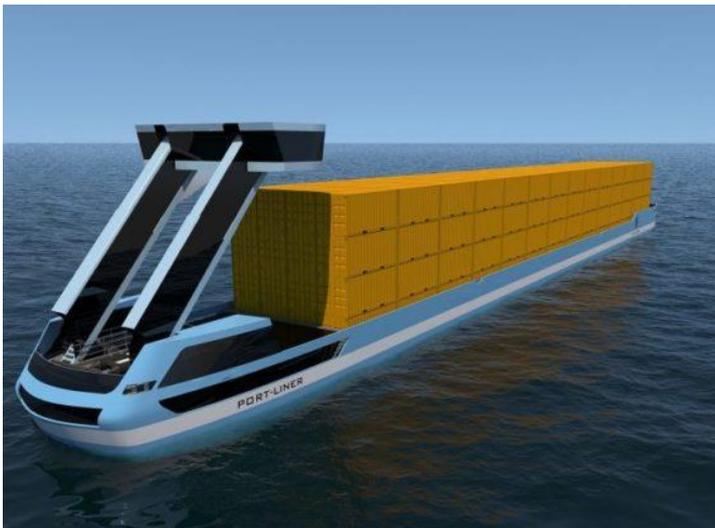
Autoarticolati, furgoni per consegne esprese e navi per lungo tempo si sono affidate ai motori diesel.

Essi sono efficienti ed affidabili ma hanno la cattiva abitudine di spargere milioni di tonnellate di roba sporca nell'atmosfera ogni anno.

La società olandese Port Liner ha avuto un'idea migliore.

A partire dal prossimo mese di agosto essa introdurrà una chiatta elettrica autonoma per il mercato europeo.

L'amministratore delegato della Port Liner Ton van Meegen ha dichiarato a *The*



*Loadstar*, rivista specializzata nel settore dei trasporti, che 5 chiatte elettriche autonome inizieranno ad operare fra il terminal intermodale DE Kempen nei Paesi Bassi meridionali ed Anversa a partire da agosto.

Le chiatte sono state progettate per poter passare al di sotto dei molti ponti che si trovano nei Paesi Bassi e nel Belgio.

Ci si aspetta che le chiatte tolgano 23.000 camion – la maggior parte dei quali alimentati a diesel – dalle strade locali.

Ci si aspetta che le chiatte più grandi che sono in grado di trasportare sino a 280 contenitori entrino in servizio fra Amsterdam, Anversa e Rotterdam alla fine di quest'anno.

La tecnologia relativa alle navi autonome è stata resa possibile mediante un investimento di 7 milioni di euro da parte dell'Unione Europea nell'ambito di un programma finalizzato a migliorare l'efficienza portuale.

Anche il porto di Anversa ha investito 200.000 euro nel progetto.

Oltre alla capacità di operare autonomamente, ciò che è interessante riguardo ai nuovi battelli è che le batterie sono montate in un proprio contenitore, il che significa che esse possono essere utilizzate dalle navi esistenti.

"Questo ci consente di adattare alle chiatte già operative, cosa che rappresenta un grande impulso alle credenziali di energia verde del settore" afferma van Meegen.

"I contenitori vengono ricaricati a terra dal fornitore di energia ad emissioni zero di carbonio Eneco, il quale fornisce energia solare, eolica e rinnovabile".

Van Meegen prosegue dichiarando che "esistono circa 7.300 battelli fluviali in tutta Europa ed oltre 5.000 di loro appartengono ad imprenditori situati in Belgio e nei Paesi Bassi".

Possiamo costruirne più di 500 all'anno, ma a quel ritmo ci vorrebbero circa 50 anni per ottenere che il settore effettui operazioni mediante energia verde".

Lungi da noi contrastare l'erudito van Meegen, ma la nostra calcolatrice dice che ci vorrebbero 15 anni per sostituire 7.300 battelli ad un ritmo di 500 all'anno.

Nondimeno, la transizione dalle navi alimentate a diesel a quelle che viaggiano alimentate elettricamente dev'essere una buona notizia per tutti coloro che sono coinvolti nel settore, fra cui la comunità mondiale allargata.

Anche la Norvegia, che dispone di un'estesa rete di navi mercantili e traghetti passeggeri, sta portando avanti piani relativi a navi elettriche autonome.

La Cina ha recentemente varato una nave mercantile elettrica.

Ironicamente, essa sarà utilizzata per trasportare carbone, ma almeno lo consegnerà senza aggiungere emissioni di un motore diesel.

Può darsi che le navi elettriche non siano ancora in grado di percorrere il globo ed attraversare gli oceani, ma Roma non è stata costruita in un giorno.

La conversione delle navi costiere e fluviali all'energia elettrica è un segnale del futuro.

*(da: cleantechnica.com, 13 gennaio 2018)*

## TRASPORTI ED AMBIENTE

### **LA DB CARGO INCREMENTA LA PROTEZIONE DAL RUMORE PER I RESIDENTI**

*L'operatore nazionale tedesco Deutsche Bahn e la sua partecipata specialista in trasporto merci DB Cargo quest'anno inizieranno a collaudare tecnologie per la protezione dal rumore.*

*Si tratta dell'ultimo passo avanti sul cammino finalizzato a ridurre l'inquinamento acustico per coloro che vivono e lavorano nei pressi delle linee ferroviarie.*

\* \* \*

“I servizi di trasporto sono fondamentali in una economia collaborativa e strutturata su una rete a livello globale e rappresentano pertanto un prerequisito per la nostra prosperità.

Il traffico merci ferroviario costituisce al riguardo l'opzione trasportistica più ecocompatibile ma occorre che sia più silenzioso per conservare il consenso sociale.

La DB e la DB Cargo si sono prese l'impegno di affrontare questa problematica.

Quale eco-pioniera, la Deutsche Bahn si è posta l'obiettivo di dimezzare il rumore del traffico ferroviario entro il 2020 rispetto ai valori riscontrati nel 2000.

Tale risultato si può conseguire solamente applicando misure diverse alle strade ed ai veicoli.

Le ferrovie hanno già ottenuto ottimi risultati per quanto riguarda le infrastrutture e sono in programma ulteriori misure esaustive.

Approssimativamente 1.580 rispetto ad un totale di 3.700 km di binari che hanno bisogno di bonifica contro il rumore sono già stati assoggettati a lavori nel contesto del programma di riduzione volontaria del rumore del governo federale.

A questo fine sono state erette (alla fine del 2016) circa 650 km di barriere antirumore ed approssimativamente 56.750 residenze sono state dotate di protezioni dal rumore passive.

Entro il 2020 saranno state stese attrezzature per la riduzione del rumore per un totale di circa 2.000 km.

Stiamo seguendo attivamente questo programma di bonifica rispetto al rumore.

Innovative tecnologie per la riduzione del rumore nelle infrastrutture sono state collaudate con successo nella seconda fase del programma di incentivazione.

Il processo di innovazione è continuato nella seconda fase del programma di accelerazione delle infrastrutture e proseguirà anche negli anni a venire.

#### *Cinquanta per cento di carri silenziosi entro la fine del 2016*

La DB Cargo aveva già 8.300 nuovi carri merci silenziosi in uso alla fine del 2016.



Entro il 2020 saranno operativi complessivamente circa 9.000 nuovi carri silenziosi con freni a ceppi costituiti da materiali compositi.

Oltre alla nuova acquisizione di carri, la conversione degli attuali carri merci presenta grandi problemi.

I freni a ceppi costituiti da materiali compositi del tipo LL che possono essere utilizzati senza la costosa conversione del sistema frenante sono stati approvati a giugno del 2013.

Tutti i circa 55.000 carri merci esistenti della DB Cargo in attesa di essere convertiti (e che non andranno fuori servizio nel frattempo) saranno equipaggiati con freni silenziosi del tipo LL entro il 2020.

La DB Cargo ha avviato la conversione sistematica degli attuali carri merci a gennaio del 2014, sei mesi dopo l'approvazione degli LL.

Complessivamente oltre 24.000 carri merci erano già stati convertiti alla fine del 2016.

Di conseguenza la DB Cargo possedeva oltre 32.000 carri merci silenziosi, compresi quelli nuovi, alla fine del 2016.

Così, oltre il 50% del parco-carri attivo della DB Cargo era equipaggiata con freni silenziosi alla fine del 2016.

Tutti i carri saranno silenziosi entro la fine del 2020.

*La conversione è e resta una vera e propria impresa*

Allo scopo di essere in grado di conseguire una completa riduzione del rumore, tuttavia, tutti i carri merci operativi in Germania e pertanto anche gli approssimativamente 120.000 carri merci esistenti degli altri detentori di carri (noleggiatori di carri e ferrovie nazionali ed esteri) stanno per essere convertiti ai freni silenziosi o rimpiazzati dai nuovi carri silenziosi.

Il governo federale sta assicurando finanziamenti per quasi 150 milioni di euro finalizzati alla conversione degli attuali carri merci operativi in Germania.

Inoltre, la rete della DB ha introdotto il LaTPS (un sistema di tariffazione a tracciato dipendente dal rumore) quale incentivo finanziario per la conversione di carri allo scopo di silenziare i ceppi dei freni.

Le società che effettuano operazioni ferroviarie da giugno del 2013 pagano un sovrapprezzo rispetto all'addebito per l'accesso ai binari per i treni merci rumorosi.

Tale sovrapprezzo è stato fatturato nell'ordine del 3% da dicembre del 2016 e dev'essere pagato a meno che il treno non sia composto da almeno il 90% di carri silenziosi.

Per contro, le società che effettuano operazioni ferroviarie ricevono un premio quando usano carri merci convertiti.

Questa parte del sistema di incentivi è pertanto finanziata dal settore ferroviario stesso.

Oltre al finanziamento nazionale, esiste anche un limitato finanziamento da parte dei fondi europei CEF (Meccanismo per Collegare l'Europa).

La conversione è una vera e propria impresa per il settore ferroviario che è in aspra concorrenza intermodale con margini molto stretti.

Anche se la conversione di per sé è finanziata pubblicamente al 50%, l'aumento dei costi operativi dei carri convertiti non lo è.

I freni e gli assali richiedono ispezioni ad intervalli più brevi, gli assali frequentemente hanno bisogno di essere riprofilati e si usurano più

rapidamente ed i ceppi dei freni LL sono notevolmente più costosi da sostituire rispetto ai vecchi ceppi dei freni in ghisa.

Questo incremento dei costi operativi ammonterà approssimativamente a 700 milioni di euro per l'intero settore ferroviario entro il 2020.

L'aumento dei finanziamenti ridurrebbe l'inquinamento acustico aggiuntivo prodotto dal traffico merci ferroviario e perciò limiterebbe il peggioramento della situazione concorrenziale del settore".

*(da: railfreight.com/dbcargo.com,12 gennaio 2018)*

## LOGISTICA

### **I DIRIGENTI DELLA LOGISTICA SI ASPETTANO UN ANNO MIGLIORE PER I MERCATI EMERGENTI**

Secondo una nuova indagine condotta presso oltre 500 dirigenti del settore della logistica a livello mondiale, essi sono ottimisti e condividono la visione del Fondo Monetario Internazionale secondo il quale il 2018 sarà un'annata migliore per i mercati emergenti benché essa preveda che l'economia della Cina rallenti leggermente nel 2018.

I ritrovati dell'indagine fanno parte del "2018 Agility Emerging Markets Logistics Index", una classifica annuale dei principali 50 mercati emergenti mondiali misurati secondo le dimensioni, la forza economica, i collegamenti trasportistici ed il clima imprenditoriale.

I dirigenti della filiera distributiva e della logistica di tutto il mondo hanno condiviso le proprie opinioni relative alle prospettive economiche globali per il 2018, alle previsioni per i mercati emergenti, ai fattori fondamentali di crescita ed alle tendenze che riguardano i paesi dei mercati emergenti.

Quasi i due terzi di loro (65,1%) affermano che la previsione di crescita dei mercati emergenti del 4,8% del Fondo Monetario Internazionale è "abbastanza corretta".

L'anno scorso una minoranza significativa (42,8%) aveva risposto che il Fondo Monetario Internazionale era stato troppo ottimista nel prevedere per il 2017 una crescita del 4,6% per i mercati emergenti.

L'ottimismo circa i mercati emergenti è specialmente degno di nota perché il Fondo Monetario Internazionale prevede che l'economia cinese – la più dominante fra i mercati emergenti – rallenterà leggermente nel 2018.

La Ti (Transport Intelligence), importante ditta di analisi e ricerche per il settore della logistica, ha compilato l'indice sopra citato.

John Manners-Bell, amministratore delegato della Ti, afferma: "I mercati emergenti hanno fruito di condizioni di mercato favorevoli nel 2017 con la crescita dei traffici più florida da anni.

Tuttavia, ci sono molte trame da spiegare completamente, come quelle del debito cinese, della rinegoziazione del NAFTA e della transizione politico-economica in corso nel Medio Oriente.

Anche se le cose sembrano andar bene per ora, ci sono numerose problematiche all'orizzonte".

In altri punti salienti contenuti nell'indagine, i professionisti della filiera distributiva sono perplessi circa la politica del rischio calcolato dell'amministrazione Trump in ordine al NAFTA e non riescono a concordare riguardo a chi vincerà e chi perderà nelle rinegoziazioni.

I dirigenti della logistica si dividono in ordine a se un accordo aggiornato aiuterebbe il Messico (24,3%), danneggerebbe il Messico (21,8%) o lascerebbe i traffici per lo più immutati (25,7%).

L'accordo originale, ampiamente accreditato di avere generato una crescita negli Stati Uniti, in Canada e nel Messico da quando è entrato in vigore nel 1994, è stato deriso dal presidente Trump come il "peggiore accordo mai stipulato".

I negoziatori statunitensi hanno assunto una linea dura nelle trattative per la rinegoziazione.

I dirigenti del settore considerano il malgoverno (40,78%) come l'ostacolo più grosso per la crescita in Brasile, ma una percentuale maggiore rispetto a quella di un anno fa (29,13% contro 21,1%) ha dato la colpa alla aperta corruzione.

L'unificazione delle imposte su merci e servizi e le altre riforme economiche in India sono state accolte con favore dal settore della logistica.

La percentuale di professionisti che hanno affermato che le proprie imprese stanno ora valutando di investire in India è balzata dal 22,8% di un anno fa al 37,4% dell'ultima indagine.

Le infrastrutture stanno svolgendo un ruolo maggiore nell'opinione che il settore ha dell'Africa sub-sahariana.

Una percentuale molto più grande di professionisti della filiera distributiva (21,4% rispetto a 15,2% dell'anno precedente) ha identificato il rapido sviluppo delle infrastrutture come fattore significativo della crescita africana.

Una maggiore percentuale (16,7% rispetto a 12,2%) ha dichiarato che gli scarsi collegamenti fra i centri economici è una delle maggiori problematiche dell'Africa.

Infine, i dirigenti del settore hanno citato la carenza di infrastrutture come il più grande rischio per la filiera distributiva dell'Africa, prima della corruzione, della instabilità governativa e del terrorismo.

Pochi nel settore logistico ravvisano motivi per temere che l'abbandono dell'Unione Europea da parte del Regno Unito possa danneggiare le economie dei mercati emergenti, anche nel caso che la Brexit costringa il Regno Unito a negoziare i propri accordi commerciali con i paesi non appartenenti all'Unione Europea.

Quasi il 45% dei dirigenti afferma che i mercati emergenti non ne subiranno le conseguenze; il 25,4% sostiene che i mercati emergenti trarranno benefici della Brexit.

I ritrovati in questione rappresentano una sorta di inversione di pensiero.

Un anno fa, il 69% dei dirigenti interpellati avevano detto di essere preoccupati



dal voto sulla Brexit del Regno Unito e che la rottura delle trattative in ordine ai traffici locali e globali sarebbe stata un segnale di arretramento rispetto al libero scambio.

“La grande preoccupazione di un anno fa era che il voto sulla Brexit ed i

risultati delle elezioni statunitensi potessero rappresentare il desiderio di un passo indietro rispetto al libero scambio e che un contraccolpo anti-scambi avrebbe potuto danneggiare le economie dei mercati emergenti” afferma Essa Al-Saleh, amministratore delegato della Agility Global Integrated Logistics.

“Quelle preoccupazioni sono svanite, specialmente per quel che concerne la Brexit”.

Fra gli altri punti in rilievo fondamentali dell'indagine e dell'indice, in termini di volumi, le direttrici di trasporto merci aereo e marittimo dall'Unione Europea alla Turchia sono state quelle dei mercati emergenti dalla crescita più rapida nel 2017.

Le località in cui vengono assemblate le automobili in Turchia continuano ad essere determinanti per le strategie dei produttori di veicoli europei.

Tuttavia, la Turchia è scivolata indietro di un posto al n° 10 nell'indice, malgrado una velocissima crescita dell'11% nel terzo trimestre del 2017.

La Turchia si sta ancora riprendendo dagli strascichi del fallito colpo di stato del 2016, quando l'economia aveva subito una contrazione dell'1% circa.

Gli economisti internazionali avvertono che la Turchia ha bisogno di far salire i tassi di interesse per controllare l'inflazione ed evitare il surriscaldamento.

Nella classifica dei 50 paesi compresi nell'indice, la Russia ha scalato tre posti sino al n° 7 dopo anni di prestazioni in declino dovute ai bassi prezzi dell'energia, alla fuga dei capitali ed alle sanzioni economiche statunitensi.

L'economia russa si è stabilizzata e ha mostrato una modesta crescita nel 2017 dopo un'ondata di tagli ai costi aziendali, consolidamenti del settore bancario e riforme economiche.

La Russia ha altresì tratto vantaggio dalle iniziative guidate dall'Arabia Saudita finalizzate a convincere i principali produttori di petrolio a limitare la produzione.

Il Kazakistan è crollato di sei posti sino al n° 20 nell'indice, malgrado l'aumento della produzione petrolifera che ha contribuito a far aumentare la crescita e la pubblicazione di un programma di sviluppo nazionale a lungo termine che evidenzia le industrie ad alta tecnologia e verdi, unitamente alla diversificazione rispetto alle derrate.

La Cina e l'India sono in testa alla classifica del 2018 e hanno allungato rispetto al paese n° 3 dell'indice, gli Emirati Arabi Uniti, con ampio scarto quanto alla competitività dei mercati emergenti.

Il Brasile, che sta lottando per emergere dagli sconvolgimenti politici e dalla sua peggiore recessione del secolo, è andato indietro di due posizioni fino al n° 9.

I dirigenti del settore non hanno un'opinione comune sul futuro dell'Accordo Nord-Americano sul Libero Scambio (NAFTA) che è stato aspramente criticato dall'amministrazione Trump.

Gli Stati Uniti, il Messico ed il Canada stanno negoziando con l'intento di aggiornare l'accordo.

I dirigenti della logistica interpellati nell'ambito dell'indagine sono assai divisi in ordine a se un nuovo patto aiuterebbe il Messico (24,3%), danneggerebbe il Messico (21,8%) o lascerebbe immutati i traffici (25,7%).

L'Egitto è salito di sei posizioni in classifica portandosi al n° 14 – il balzo più in alto di qualsiasi altro paese nell'indice 2018 – e ha scalato 26 posizioni portandosi al posto n° 21 nella distinta categoria che classifica le condizioni imprenditoriali dei paesi, ovvero la Compatibilità con il Mercato.

Il Bangladesh (n° 23) e l'Uruguay (n° 25) hanno entrambi scalato quattro posti nella classifica generale.

La Nigeria, maggiore economia africana, è ruzzolata al n° 31 dal n° 24 di un anno fa.

Malgrado il suo potenziale, la Nigeria si classifica penultima per quanto riguarda le infrastrutture ed i collegamenti trasportistici, ovvero quanto alla Connettività con il Mercato, nonché 46<sup>a</sup> per il clima imprenditoriale.

Altre realtà in calo: il Venezuela è scivolato al n° 48 e si è piazzato buon ultimo quanto a Dimensioni del Mercato e Attrattività della Crescita; il Kazakhstan è sceso di sei posti malgrado un rilancio della crescita economica ed un programma di sviluppo a lungo termine.

I paesi del Golfo Persico continuano a dominare i primi posti delle classifiche per quanto attiene le condizioni imprenditoriali dei mercati emergenti.

Emirati Arabi Uniti, Qatar, Oman e Bahrain hanno distanziato tutti gli altri paesi.

L'Arabia Saudita si è classificata 8<sup>a</sup> ed il Kuwait 16°.

I paesi del Golfo persico si sono piazzati nei primi posti della classifica anche per quanto riguarda la qualità delle infrastrutture ed i collegamenti di trasporto: i migliori sono stati gli Emirati Arabi Uniti (1° posto), il Bahrain (5°), l'Oman (6°), l'Arabia Saudita (7°) ed il Qatar (8°).

Il 5% dei dirigenti interpellati affermano che le PMI – quelle con meno di 250 dipendenti – saranno quelle che trarranno i maggiori vantaggi dalla crescita dei mercati emergenti.

Il 26% ha dichiarato che le grandi imprese saranno i maggiori beneficiari.

L'India e la Cina sono le destinazioni di investimento preferenziali del settore logistico ma il Vietnam guida un secondo gruppo che comprende Emirati Arabi Uniti, Brasile ed Indonesia.

Algeria, Ucraina ed Etiopia hanno realizzato grandi miglioramenti quanto alle condizioni imprenditoriali.

Il clima imprenditoriale si è deteriorato nello Sri Lanka, in Cambogia, in Tanzania, nel Libano e nelle Filippine.

La percentuale di dirigenti della filiera distributiva le cui imprese stanno considerando la possibilità di effettuare investimenti in India è balzata in alto al

37,4% rispetto al 22,8% un anno fa, in seguito al varo dell'unificazione delle imposte per merci e servizi in India e ad altre riforme.

I paesi che maggiormente hanno migliorato le infrastrutture ed i collegamenti di trasporto sono stati l'India, l'Indonesia, la Turchia, l'Egitto, l'Iran, il Pakistan, l'Argentina ed il Bangladesh.

La classifica relativa ad infrastrutture e trasporti è peggiorata per Kazakistan, Sri Lanka, Colombia, Brasile, Thailandia e Kuwait.

*(da: lloydsloadinglist.com, 23 gennaio 2018)*

## LEGISLAZIONE

### **DAL 1° GENNAIO 2018 LE GRANDI NAVI DEVONO MONITORARE LE EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> E RIFERIRLE**

A partire dal 1° gennaio 2018, tranne poche eccezioni, le navi di stazza lorda superiore alle 5.000 tonnellate (le "Navi Pertinenti") sono state assoggettate al monitoraggio ed alla relazione in ordine alle disposizioni inerenti le emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>), al consumo di carburante e al carico trasportato in tutti i porti ai sensi della giurisdizione di uno stato membro e per ogni viaggio da e per un porto ai sensi della giurisdizione di uno stato membro.

I nuovi requisiti per il monitoraggio e la relazione per le navi sono stati stabiliti dal regolamento dell'Unione Europea sul monitoraggio, la relazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica derivanti dal trasporto marittimo (regolamento dell'Unione Europea n. 757/2015 e successive modifiche) (il "Regolamento UE") che è entrato in vigore ad aprile del 2015.

#### *L'antefatto*

Si stima che le Navi Pertinenti rappresentino il 55% di tutte le navi che scalano i porti dell'Unione Europea ed il 90% delle emissioni correlate.

I requisiti di monitoraggio e verifica fanno parte di un graduale processo finalizzato a comprendere il potenziale di riduzione dei gas serra prima di stabilire un possibile addebito per quelle emissioni.

Si era parlato di includerle nel Sistema di Scambio delle Quote di Emissione dell'Unione Europea ferma restando qualsiasi proposta di accordi globali circa la riduzione dei gas serra derivanti dal trasporto marittimo internazionale.

Il regolamento dell'Unione Europea è pertanto un fondamentale provvedimento comunitario per capire come fare a rendere "più verde" il trasporto marittimo.

#### *Il Regolamento UE*

Il Regolamento UE stabilisce regole per il monitoraggio, la relazione e la verifica delle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dalle Navi Pertinenti che effettuano viaggi con origine o destinazione in un porto situato in uno stato membro dell'Unione Europea.

Il Regolamento UE è stato concepito per essere compatibile con un sistema globale di raccolta dei dati in corso di sviluppo da parte dell'IMO (con effetto dal 2018).

I soggetti obbligati coinvolti direttamente sono definiti nel Regolamento UE



come "Imprese" nel significato di "armatore od altra organizzazione o persona, come il dirigente o il noleggiatore a scafo nudo, che si è assunto la responsabilità delle operazioni della nave rilevandola dall'armatore".

È importante notare che le navi sono soggette al Regolamento UE a prescindere dalla loro bandiera.

È escluso un numero limitato di categorie di navi, fra cui le navi della marina militare, le navi ausiliarie, i pescherecci o le navi adibite alla lavorazione del pesce, le navi non spinte da mezzi meccanici e le navi dello stato usate per scopi non commerciali.

### *Principali scadenze per l'attuazione*

Dal 1° gennaio 2018 alle Imprese viene richiesto di monitorare le emissioni per ciascuna Nave Pertinente per ogni viaggio e su base aggregata annuale mediante l'applicazione della metodologia appropriata scelta nel contesto del proprio piano di monitoraggio

Il piano di monitoraggio in cui si indica la metodologia scelta per monitorare e riferire le emissioni ed i dati relativi all'efficienza energetica per ogni Nave Pertinente dovrebbe essere stato sottoposto a verificatori indipendenti entro il 31 agosto 2017.

Dal 2019, entro il 30 aprile di ogni anno, alle Imprese sarà richiesto di sottoporre alla Commissione ed alle autorità degli stati di bandiera coinvolti una relazione verificata da organi indipendenti in ordine alle emissioni e ad altre informazioni pertinenti (quali la distanza percorsa, i tempi di viaggio, il tipo di carburante utilizzato ed il carico trasportato) nel corso del periodo annuale di rendicontazione per ogni Nave Pertinente sotto la propria responsabilità.

Dal 2019, entro il 30 giugno di ogni anno, tutte le Navi Pertinenti che hanno condotto attività nel precedente periodo di rendicontazione e hanno visitato porti dell'Unione Europea devono portare a bordo un Documento di Conformità

valido, rilasciato da un verificatore navale accreditato ai sensi del Regolamento UE (cioè una società accreditata da organi indipendenti incaricata di valutare la veridicità della relazione sulle emissioni).

Ciò potrebbe essere assoggettato ad ispezioni da parte delle autorità degli stati membri.

#### *Regolamentazione dell'attuazione*

Significativamente, il 4 novembre 2016 la Commissione Europea ha pubblicato i seguenti atti legislativi che specificano (a) come dev'essere calcolato il carico per le diverse categorie di Navi Pertinenti e (b) quali modelli si devono utilizzare per monitorare i piani, le relazioni sulle emissioni ed i Documenti di Conformità.

Ulteriori dettagli sono contenuti nella seguente normativa:

- il Regolamento di Attuazione (UE) 2016/1928 sulla determinazione del carico trasportato per le categorie di navi diverse dalle ro-ro passeggeri e dalle portacontainer ai sensi del Regolamento (UE) 2015/757;
- il Regolamento di Attuazione (UE) 2016/1927 che stabilisce i modelli per i piani di monitoraggio, le relazioni sulle emissioni ed i Documenti di Conformità ai sensi del Regolamento (UE) 2015/757.

#### *Applicazione nel Regno Unito del Regolamento UE*

Il Regolamento UE è in vigore e vincolante ma il vero e proprio processo di attuazione è di competenza degli stati membri.

Il governo del Regno Unito ha attuato il processo applicativo mediante i Regolamenti del 2017 sulla Marina Mercantile (monitoraggio, relazione e verifica delle emissioni di anidride carbonica) e sul Controllo Statale sui Porti (con successive modificazioni) che sono entrati in vigore il 1° ottobre 2017 (i "Regolamenti RU").

Il punto fondamentale da notare è che ai sensi dei Regolamenti RU un'Impresa potrebbe essere penalmente responsabile.

Le potenziali sanzioni nel caso che una Nave Pertinente:

1. entri in un porto o lo lasci nel Regno Unito senza un valido Documento di Conformità e/o
2. ometta di conservare a bordo un valido Documento di Conformità o di presentare un valido Documento di Conformità nel corso di un'ispezione

sono illimitate in Inghilterra e nel Galles e soggette al massimo previsto dalla legge in Scozia ed Irlanda del Nord.

Ad esempio, l'attuale massimo previsto dalla legge in Scozia è di 10.000 sterline.

I Regolamenti RU hanno inoltre apportato emendamenti a quelli sulla Marina Mercantile e sul Controllo Statale sui Porti del 2011 per far sì che un requisito per un'ispezione ai sensi di tali regolamenti fosse l'inclusione di un controllo per appurare che la nave stia portando con sé un Documento di Conformità.

Ciò si applicherà alle ispezioni condotte a partire dal 30 giugno 2019.

Quali saranno le conseguenze su tali ispezioni in seguito alla proposta di uscita dall'Unione Europea da parte del Regno Unito non è dato sapere in questo momento.

Significativamente, ai sensi dei Regolamenti RU ci sono ampi poteri di applicazione fra cui la facoltà di:

- trattenere una Nave Pertinente notificandole un "avviso di fermo" se qualcuno tenta di farla uscire da un porto senza un valido Documento di Conformità e
- laddove uno stato membro ha informato il Segretario di Stato di avere emesso un'ordinanza di espulsione, rifiutare l'ingresso a quella particolare Nave Pertinente in qualsiasi porto nel Regno Unito.

I Regolamenti RU prevedono un arbitrato nel caso che un'Impresa sostenga che una Nave Pertinente è stata trattenuta indebitamente.

Nel caso che un arbitro decida a favore dell'Impresa in seguito al fermo di una Nave Pertinente, potrà essere versata una compensazione riguardo ad ogni perdita subita a causa della detenzione della Nave Pertinente nell'importo ritenuto congruo dall'arbitro.

*(da: hellenishippingnews.com, 9 gennaio 2018)*

## PROGRESSO E TECNOLOGIA

### MAERSK LINE ED IBM ASSOCIATE PER LA CATENA DI BLOCCHI

La A.P. Møller – Maersk e la IBM hanno costituito un'associazione temporanea d'impresa finalizzata allo sviluppo ed alla commercializzazione della tecnologia della catena di blocchi per il settore del trasporto marittimo, offrendo un'alternativa ad altre piattaforme di collaborazione in tale processo.

Con la nuova associazione temporanea, che non ha ancora ricevuto una denominazione, la Maersk sta investendo con tutto il suo peso nella catena di blocchi, cercando nello stesso tempo di mettere un servizio di catena di blocchi nelle condizioni di mercato tali poterlo commercializzare nel più ampio settore del trasporto marittimo.

“Lo scopo della nuova associazione è quello di offrire una piattaforma



digitalizzata per i traffici globali sviluppata congiuntamente e realizzata su standard aperti, nonché progettata per essere utilizzata dall'intero ecosistema del trasporto marittimo a livello mondiale.

Essa cercherà di soddisfare l'esigenza di assicurare più trasparenza e semplicità nella movimentazione di merci al di là delle frontiere e nelle zone degli scambi” hanno dichiarato le due società.

Avendo notando gli alti costi ed i lunghi tempi comportati dalle attuali transazioni nello shipping, che sono sparse su un gran rete di partner di varia natura, la Maersk e la IBM ritengono che la catena di blocchi possa procurare un significativo miglioramento dell'efficienza.

“Quale tecnologia di registro distribuito, la catena di blocchi rappresenta una registrazione immutabile e condivisa di tutte le transazioni che avvengono nell'ambito di una rete e quindi consente alle parti autorizzate di accedere ai dati riservati in tempo reale.

Mediante l'applicazione della tecnologia a processi commerciali globali, può essere introdotto nel flusso di informazioni un nuovo formato di ordini e approvazioni, abilitando molteplici partner commerciali a collaborare ed a stabilire un'unica visione condivisa di una transazione senza compromettere i particolari, la privacy o la riservatezza".

La nuova associazione temporanea lancerà una piattaforma che si estende al di là della catena di blocchi per la razionalizzazione del flusso di informazioni.

Nell'annuncio, tutti i particolari del quale si possono leggere consultando: <https://www.maersk.com/stories/maersk-and-ibm-launch-digital-joint-venture>), si legge che la piattaforma comprenderà anche "altre tecnologie a sorgente aperta basate sulla nuvola fra cui l'intelligenza artificiale, l'internet delle cose e l'analisi, fornite attraverso la IBM Services, allo scopo di aiutare le imprese a movimentare e rintracciare le merci digitalmente attraverso i confini internazionali".

"Questa nuova associazione rappresenta una tappa fondamentale nel nostro impegno strategico finalizzato a sospingere la digitalizzazione dei traffici globali.

Il potenziale presentato dall'offerta di una piattaforma digitale neutrale ed aperta per modalità sicure e semplici di scambio delle informazioni è enorme e tutti i soggetti di tutta la filiera distributiva ne beneficeranno" afferma Vincent Clerc, responsabile commerciale della Maersk e futuro presidente del consiglio di amministrazione della nuova associazione imprenditoriale.

"Unendo la nostra conoscenza dei traffici con le competenze della IBM nel campo delle catene di blocchi e della tecnologia aziendale, confidiamo che questa nuova associazione possa fare davvero la differenza nel delineare il futuro dei traffici globali".

La IBM ha sottolineato che la sua piattaforma della catena di blocchi è in uso presso altre industrie per gestire le transazioni, compresi i pagamenti per gli attraversamenti delle frontiere, le filiere distributive e l'identificazione digitale.

"I grandi progressi che la IBM ha compiuto nella catena di blocchi hanno dimostrato che la tecnologia può alimentare nuovi modelli aziendali e svolgere un ruolo importante nel modo in cui funziona il mondo, realizzando aziende più brillanti" afferma Bridget van Kralingen, vice presidente senior della IBM Global Industries, Solutions and Blockchain.

"La nostra associazione imprenditoriale con la Maersk significa che adesso possiamo accelerare l'adozione di questa entusiasmante tecnologia da parte delle milioni di organizzazioni che svolgono ruoli fondamentali in una delle più complesse ed importanti reti del mondo, la filiera distributiva globale.

Noi riteniamo che la catena di blocchi ora emergerà in questo mercato quale modalità principale con cui le imprese potranno cogliere nuove e non ancora sfruttate opportunità economiche”.

Non tutti nel settore concordano con la suddetta dichiarazione: fra le altre tecnologie alternative per agevolare la pianificazione della filiera distributiva e la collaborazione c'è la piattaforma XVELA della società Navis della Cargotec.

In effetti Raj Gupta, responsabile tecnico della Navis, commentando in ordine alle tendenze tecnologiche emergenti per il trasporto marittimo nel 2018, ha rifiutato la catena di blocchi, descrivendola come “una soluzione in cerca di un problema”.

Gupta ritiene che ci siano modalità migliori per far sì che il settore possa risolvere il problema della digitalizzazione del flusso di informazioni.

“Ci sono un sacco di cose che si possono fare per digitalizzare il flusso di informazioni cartacee nel trasporto marittimo con i sistemi di collaborazione in rete online; tuttavia, l'applicazione della catena di blocchi assomiglia ad una soluzione in cerca di un problema.

Sebbene la catena di blocchi in effetti fornisca la sicurezza delle transazioni, un sacco della sicurezza occorrente al settore marittimo può essere facilmente gestita da una semplice crittografia e da uno RBAC” ha dichiarato, riferendosi al controllo degli accessi basato su regole.

Le catene di blocchi hanno anche ricevuto un po' di stampa negativa recentemente in relazione ai tempi ed ai costi crescenti per la compensazione delle transazioni in bitcoin attraverso il sistema degli “estrattori” che sostituisce la necessità di una stanza di compensazione centralizzata.

Inizialmente la lavorazione delle transazioni in bitcoin costava meno di 0,10 dollari USA, ma nello scorso mese di dicembre quella cifra era salita ad oltre 20 dollari USA e sono stati riferiti lunghi ritardi nella lavorazione.

Commentando la cosa con *World Cargo News*, la Maersk e la IBM hanno affermato che questo non accadrà nel settore dello shipping.

“La catena di blocchi della IBM si basa sullo Hyperledger Fabric (iper-registro) che utilizza le potenzialità di calcolo in modo diverso rispetto ai bitcoin.

In parole povere questo significa che gli estrattori debbono effettuare computazioni per mettere assieme il blocco vincente per la catena.

Sono molteplici gli estrattori che realizzano i blocchi e quello con la catena più lunga vince.

Le operazioni di estrazione dei bitcoin sono note per essere intensive dal punto di vista dei calcoli, rendendole poco ideali per l'impresa.

Le valute estratte come i bitcoin hanno tempi di lavorazione delle transazioni misurati in minuti.

“L'IBM utilizza la sorgente aperta Hyperledger Project Fabric che non si serve di estrazioni con i bitcoin e non ha bisogno di effettuare operazioni intensive dal punto di vista dei calcoli per assegnare una transazione alla catena.

Questo rende una catena di blocchi aziendale realizzata sullo Hyperledger meno intensivo sotto l'aspetto informatico e meno assetato di energia.

La catena di blocchi della IBM può assicurare migliaia di transazioni al secondo, nella maggior parte dei casi e sulla base delle dimensioni della rete, potenzialmente quasi in tempo reale”.

Michael J. White, ex presidente della Maersk Line per il Nord America, è stato designato in qualità di amministratore delegato della nuova associazione, che non può iniziare ad effettuare operazioni fino a quando non avrà conseguito l'autorizzazione formale.

Una volta ottenuta, ci si aspetta che i primi prodotti giungano sul mercato nel giro di sei mesi, iniziando con due aree-chiave: una “conduttura informativa per il trasporto marittimo” inerente allo scambio di informazioni e la fornitura alla filiera distributiva di visibilità da capo a capo, nonché catene di blocchi per i traffici privi di supporti cartacei.

*(da: worldcargonews.com, 18 gennaio 2018)*

## STUDI E RICERCHE

### QUALE FUTURO PER LE TARIFFE DI NOLO NEL 2018?

Le tariffe di nolo sono aumentate costantemente dal punto più basso del 2016, ma a detta degli esperti l'ampia disponibilità di navi potrebbe porre un tetto ad ulteriori incrementi.

I prezzi dei noli sono aumentati stabilmente per quasi due anni, logorando i margini per i traffici di minerali industriali.

Ma, come i consulenti di trasporto marittimo hanno detto a *Industrial Minerals*, con un sacco di navi disponibili è improbabile che il settore possa assistere ad un ulteriore deciso aumento del costo del trasporto marittimo negli anni a venire.

Il Baltic Dry Index, che misura i prezzi globali relativi al trasporto marittimo di derrate alla rinfusa, aveva toccato il fondo di 290 punti a febbraio del 2016 dopo essere stato sottoposto alla pressione derivante dal periodo di calma stagionale nel corso del Nuovo Anno Cinese, che arresta molta attività di trasporto marittimo in Cina.

Da allora i prezzi sono cresciuti gradualmente aumentando sino a 961 punti alla fine del 2016 e toccando i 1.366 punti alla fine del 2017, ma i prezzi sono ancora ben al di sotto del loro picco storico raggiunto con gli 11.793 punti di maggio 2008.

"È un buon momento per i caricatori di minerali industriali" ha dichiarato a *Industrial Minerals* Peter Malpas, del gruppo di trasporti Braemar Shipping Services.

"A marzo del 2016 si è assistito ad un periodo davvero poco propizio, effettivamente in tutte le dimensioni di navi, ma in particolare nelle grandi unità Capesize" ha affermato, aggiungendo che "le Handysize sono state quelle meno colpite, ma anche loro sono rimaste ben al di sotto del livello dei costi operativi".

Le Handysize sono rinfusiere di medie dimensioni che trasportano la maggior parte dei minerali industriali.

"Abbiamo avuto un periodo di ripresa" afferma Malpas, aggiungendo che nel 2018 "la ripresa sarà ancora evidente... quello che non ci aspettiamo è un

significativo incremento delle tariffe al di là di quello che stiamo vedendo attualmente”.

“Il 2016 è stata un’annata estremamente brutta e così il 2017 sembra buono, relativamente parlando” afferma Basil Karatzas, amministratore delegato della Karatzas Marine Advisors & Co. con sede a New York, aggiungendo che “tuttavia la domanda da porsi è se questa tendenza sarà sostenibile”.

### *Incremento della domanda, specialmente per le Capesize*

Il quadro della domanda per i noli è composito, con un modesto rialzo economico globale che appare positivo per la domanda.

Ma il settore dei minerali è stato colpito dal giro di vite del governo cinese sull’inquinamento che sta riducendo le locali attività dell’industria pesante.



I controlli cinesi sull’inquinamento, tuttavia, a detta di Malpas, stanno contribuendo a sostenere la domanda di Capesize, cioè le rinfusiere più grandi, che vengono utilizzate per trasportare i minerali di ferro.

“Le misure anti-inquinamento hanno concentrato maggiormente l’attenzione sui minerali di ferro di grado superiore” sostiene Malpas, poiché essi richiedono meno energia per essere lavorati.

L’attenzione alla qualità dei minerali sta dirottando la domanda dalle forniture locali e dalle importazioni australiane verso i minerali brasiliani, facendo aumentare la distanza che devono percorrere i minerali consumati in Cina e limitando la capacità delle Capesize.

“Ciò sta influenzando molto le Capesize” afferma Malpas.

### *Ampia disponibilità di navi*

La maggiore pressione verso il basso sulle tariffe di trasporto marittimo è costituita dalla disponibilità di navi che è rimasta ingente a causa della ripresa dei prezzi che ha agevolato il ritmo al quale le navi datate vengono rottamate.

I bassi prezzi dei noli nel 2016 significano che gli armatori hanno dovuto affrontare perdite.

“Le tariffe medie per la Handysize sono diminuite sino a 2.900 dollari Usa al giorno” afferma Malpas, aggiungendo che “i costi operativi sono stati di 4.500 dollari USA al giorno... non tenendo conto per nulla dei costi del capitale”.

Ma i ritorni da allora sono saliti.

“Alla fine del 2017 assistevamo ad una tariffa media di 9.000 dollari USA al giorno” ha dichiarato.

“Nel 2017 si è vista una notevole rottamazione (di navi).

Poiché la ripresa è stata evidente, l’incentivo alla rottamazione è svanito ed essi potrebbero cominciare a ricavare qualche profitto.

Abbastanza per tenere le navi lontano dal cantiere di demolizione”.

Ciò ha contribuito a mantenere la disponibilità di navi, che è stata altresì rafforzata dal ritardo dell’entrata in vigore delle nuove regole ambientali.

“Quello che si prevedeva inizialmente era l’entrata in vigore della regolamentazione delle acque di zavorra alla fine del 2017 e, se le cose fossero andate così per un periodo quadriennale, avremmo assistito alla rottamazione di un numero significativo di navi di mezza età” afferma Malpas.

Ma a luglio del 2017 la International Maritime Organisation ha posticipato l’entrata in vigore dei requisiti per la conformità delle navi alle nuove regole inerenti la gestione delle acque di zavorra.

Le regole, che erano state ideate per evitare che le navi scaricassero acque di zavorra non trattate e potenzialmente turbassero gli ecosistemi locali, adesso entreranno in vigore a partire dal 2019, due anni più tardi rispetto a quanto consentito in precedenza.

“Questo finirà per rinviare la necessità di rottamare le navi di mezza età” sostiene Malpas, facendo sì che il tonnello continuo a vedere una “modesta” crescita.

Anche Karatzas ravvisa un’ampia disponibilità di navi.

“In generale la domanda è cresciuta complessivamente perché la economie mondiali stanno crescendo” ha detto, aggiungendo che “peraltro fortunatamente per i caricatori di merci è un mercato saturo quanto all’offerta”.

“Nel 2017 il mercato dei noli potrebbe essere migliorato un po’, ma si tratta di un mercato favorevole ai noleggiatori e non agli armatori” ha affermato.

*(da: hellenicshippingnews.com, 15 gennaio 2018)*

## IN CALENDARIO

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

La Segreteria del C.I.S.Co. è in grado di comunicare notizie dettagliate sui programmi di tutte le manifestazioni nonché sulle modalità di partecipazione.