



il Messaggero Marittimo

MAGAZINE

2019

Intermodalità, semplificazione
e innovazione tecnologica
temi centrali per i porti

EUROPEAN SEA PORTS ORGANISATION
LIVORNO | 23 - 24 MAY





AUTORITA' PORTUALE DI GIOIA TAURO E DELLA CALABRIA



Gioia Tauro

Corigliano Calabro

Crotona



Palmi



Villa San Giovanni



2019 “STATI GENERALI DEI PORTI”

In tempi in cui è facile essere accusati di sequestro di persona, definire conclave (cum clave) la grande conferenza internazionale dei porti che ha avuto luogo a Livorno, oltre che improprio (in quell'assemblea, dove chiunque era libero di andare e venire, non c'era alcuno da eleggere) potrebbe essere rischioso.

Dando un taglio alle pedanterie, la manifestazione livornese, che può essere a buon diritto considerata come una sorta di “stati generali dei porti” oltre ad avere registrato un successo al di là delle aspettative, si è rivelata oltremodo utile, sia per la pregnanza dei temi esaurientemente illustrati e autorevolmente dibattuti, sia per le analisi, per le soluzioni prospettate e per le linee strategiche che i qualificatissimi relatori hanno presentato e confrontato.

Il mondo corre a precipizio e muta con una rapidità che pone gli stati di fronte a sfide sempre nuove e spietate, non solo sotto il profilo logistico commerciale, ma, ormai sempre più spesso, anche ambientale; al progredire della digitalizzazione delle procedure e dell'automazione del lavoro nei porti (spesso a detrimento dell'occupazione), fanno da contraltare i difficili problemi connessi con le cause e gli effetti dei mutamenti climatici e con la ricerca di valide soluzioni energetiche alternative, il tutto nell'ambito delle politiche portuali ed ambientali che i singoli stati sono ancora lontani dall'essere riusciti ad armonizzare (sempre che ci abbiano provato), sia a livello di Unione europea che, ancor più, planetario.

Le autorità preposte all'amministrazione dei porti di tutta Europa dovranno, dunque, assumere ruoli di incondizionato protagonismo avendo ben presente che ogni risultato che riusciranno a conseguire non dovrà rappresentare un traguardo, ma una posizione più avanzata da cui lanciarsi verso i nuovi obiettivi che il sistema continuerà a proporre e ad imporre senza sosta e, potremmo dire, senza indulgenza alcuna.

Il vorticoso e ancora imprevedibile processo di globalizzazione non lascia spazio per gli ozi di Capua.

L'assemblea, magnificamente ospitata nel granducale teatro Goldoni di Livorno, città che si dimostra sempre più all'altezza di eventi internazionali, è praticamente coincisa con le elezioni del nuovo parlamento europeo; non è dato, al momento, sapere quale sarà la sua nuova composizione, ma è certo che i neo eletti (o rieletti) non potranno esimersi dal confronto con le realtà incalzanti di un mondo da sempre in continuo divenire, ma mai come oggi.

PER LE TUE
 VACANZE
 USA LA TESTA.

CON CORSICA FERRIES E SARDINIA FERRIES
 AVRAI UN SOLO PENSIERO: **GODERTI LE VACANZE.**



www.corsicaferries.com - www.sardiniaferries.com e nelle agenzie di viaggi

SUM MAR Y

6 OPENING SESSION

Eamonn O'Reilly, Chairman ESPO

9 H.E. Abdulaziz Ahmed Almaki

11 Enrico Rossi

15 Daniele Rossi

17 Pietro Verna

19 Inga Beale

25 Danilo Toninelli

27 Martin Stopford

30 SESSION 1

Matt Stone | Oscar Egerström

36 SESSION 2

NUOVE TECNOLOGIE
moderatore: **Sotiris Raptis**

45 FIRESIDE CHAT

Kurt Bodewing | Pino Musolino

48 MEMORANDUM

PRIORITIES OF EUROPEAN
PORTS FOR 2019 - 2024
Isabelle Ryckbost

52 SESSION 3

NUOVI RUOLI
moderatore: **Bogdan Oldakowsky**

62 DIBATTITO

I PORTI DEL FUTURO
moderatore: **Richard Ballantyne**

67 Alessandro Panaro

69 Silvia Maffii

71 Edoardo Rixi

73 SESSION 4

NUOVO COMMERCIO
moderatore: **Yves Adriaensen**

77 SESSION 5

I NUOVI PORTI
moderatore: **Jose Fernandez**

80 CONCLUSIONI

moderatore: **Wim van de Camp**

OPENING SESSION



I PORTI DELL'EUROPA IN UN NUOVO MONDO



Eamonn O'Reilly, Chairman ESPO

Il presidente Eamonn O'Reilly ha aperto Esports Conference 2019 con un breve saluto di benvenuto rivolto ai numerosi partecipanti giunti al Teatro Goldoni per questo appuntamento.

O'Reilly ha annunciato la presentazione del memorandum "Priorities of european ports for 2019- 2024" scritto dall'European Sea Ports Organisation appositamente per la nuova Commissione ed il nuovo Parlamento europeo che nasceranno dopo le elezioni del 26 Maggio.

"Siamo in un momento di grandi cambiamenti con le elezioni europee. Avremo una nuova Commissione e noi, in qualità di rappresentanti del settore portuale, presenteremo al nuovo Parlamento una visione molto chiara e coerente del nostro comparto.

Più tardi Isabelle Ryckbost vi presenterà in poche parole il nostro memorandum.

Vorrei ringraziare tutti voi per essere venuti. Sono sicuro che apprezzerete i numerosi contributi che esamineranno le molte sfaccettature dei problemi. La vostra presenza a questa interessante conferenza è veramente importante e vi ringrazio molto per essere qui".

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.



Sede Legale: Via Mogadorio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. +39 0586 258111 - Fax +39 0586 258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it



H.E. Abdulaziz Ahmed Almaki
Ambassador of the State of Qatar to the Quirinale

L'ambasciatore del Qatar in Italia, S.E. Abdulaziz Ahmed Almalki Aljehani, è stato l'ospite d'onore della XVI Conferenza Espo.

La visita dell'ambasciatore, unico rappresentante di un Paese arabo alla Conferenza, è stata fortemente voluta dal commissario dell'AdSp e fa seguito all'invito ufficiale consegnato personalmente da Pietro Verna in occasione di un recente incontro all'ambasciata del Qatar a Roma.

L'iniziativa, volta a rafforzare la collaborazione tra il porto di Livorno e l'Emirato, fonda le proprie basi su due punti.

Il primo è l'accordo siglato nel 2018 tra Assoporti e Mwani Qatar, l'amministrazione genera-

le dei porti del Qatar. Il secondo è l'ambizioso programma di espansione infrastrutturale del settore marittimo portuale che il Qatar intende realizzare nel quadro dello sviluppo generale del Paese previsto dal documento Qatar National Vision 2030.

Durante la Conferenza Espo, S.E. Almalki ha avuto modo, tra l'altro, di incontrare il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, con il quale ha avuto un colloquio personale.

L'ambasciatore ha infine ricevuto dalle mani del commissario Pietro Verna l'invito ufficiale per recarsi nuovamente a Livorno per verificare le realtà dei porti amministrati dall'AdSp ed i loro piani di sviluppo.

www.lorenziniterminal.it



LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it

www.lorenziniterminal.it

LIVORNO PRONTA ALLE SFIDE DELLA NUOVA PORTUALITA'

Enrico Rossi presidente Regione Toscana



Salendo sul palco del teatro Goldoni per portare i saluti della Regione Toscana, il presidente Enrico Rossi ha ringraziato gli organizzatori per aver scelto Livorno per questa conferenza. "Sarà un'occasione utile - ha detto - per fare il punto delle trasformazioni a cui il mondo della portualità sta andando incontro e delle sfide che dovranno essere affrontate".

Il settore marittimo in Toscana ha un'importanza strategica, per questo sono stati investiti 600 milioni di euro perché la portualità di Livorno e di Piombino potessero svilupparsi, in un settore in profonda trasformazione, con la necessità di trovare nuovi equilibri per il futuro. "Siamo fermamente convinti - ha precisato Rossi - che Livorno deve accettare la sfida di attrezzarsi con una nuova darsena Europa, senza la quale questo porto rischia di condannarsi ad un ruolo secondario e marginale".

Per questo la Regione vuole contribuire perché

la portualità toscana aiuti quella nazionale a rispondere alla vocazione marittima che abbiamo come Italia, quale piattaforma logistica situata tra Asia ed Europa. In un contesto in cui il Mediterraneo acquista una rinnovata centralità anche grazie al raddoppio del canale di Suez, visto che dal Mediterraneo passa ormai circa il 10% del traffico mondiale.

Ci sono porti come Trieste, che hanno dimostrato di saper intercettare nuove quote di traffico. Sono per noi un esempio e anche noi vogliamo raccogliere nuove sfide, superando i limiti infrastrutturali e accettando le nuove frontiere dell'innovazione. Particolarmente importante poi, è avere una visione della portualità che non sia ristretta alle banchine, ma che sia più ampia. Quindi è importante ciò che sta dietro e dentro il porto. Fondamentale anche stare in contiguità con le comunità portuali e logistiche per offrire soluzioni rispondenti alle esigenze

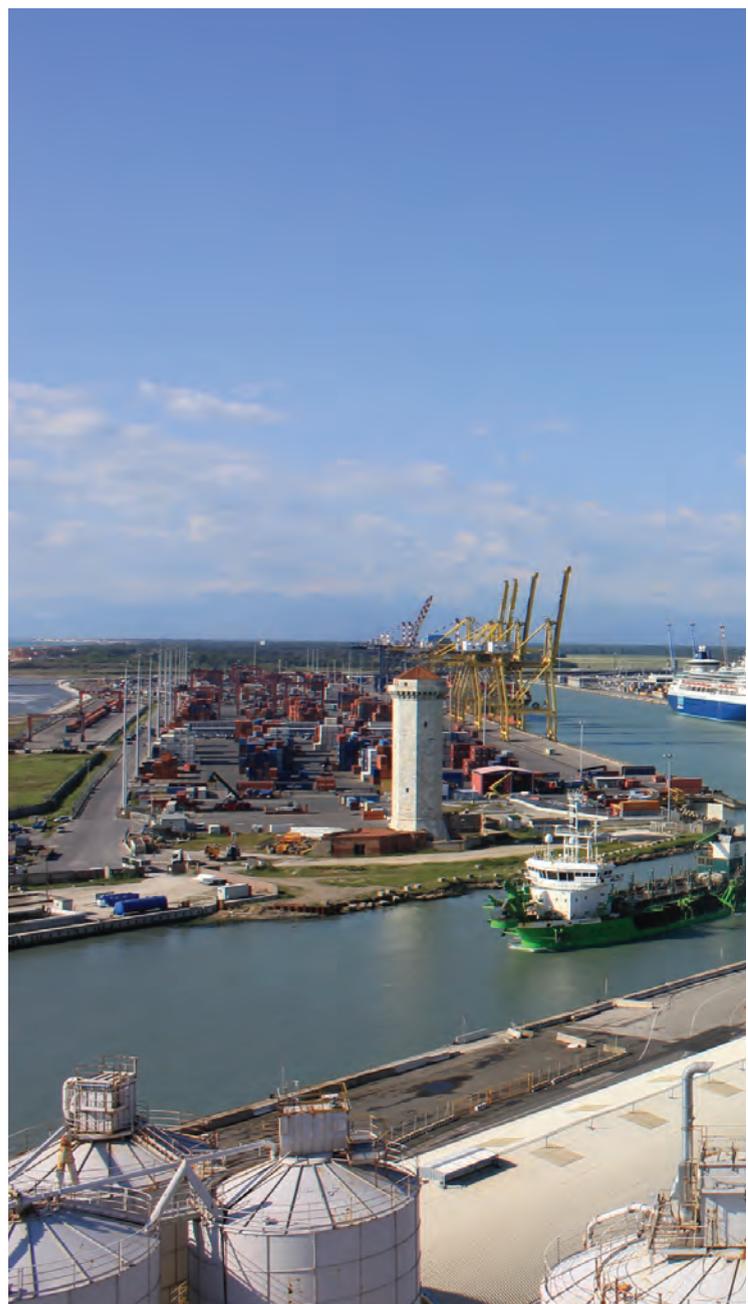
degli operatori. Interessante inoltre che player industriali, gruppi internazionali e centri di ricerca, stiano ponendo grande attenzione sul ruolo cruciale che avrà nel prossimo futuro la trasformazione digitale dei porti e introdurre nuovi processi di automazione delle operazioni di movimentazione delle merci. A questo proposito ha citato i lavori per l'introduzione della tecnologia 5G all'interno del porto di Livorno.

Un'altra sfida da vincere, oltre a quella tecnologica che arriva fino all'utilizzo di navi con guida autonoma, è quella della sostenibilità ambientale, perché "è un dovere non consumare il futuro delle nuove generazioni" e di attuare politiche per cui il trasporto via mare e i porti si facciano carico fino in fondo della sostenibilità ambientale. Tutto questo ci riconduce alla necessità di investire ancora, non solo nelle infrastrutture fisiche, ma anche in quelle materiali.

Rossi ha quindi concluso il suo intervento ribadendo che occorre mantenere la centralità dei porti, protagonisti della globalizzazione, come luoghi aperti, di relazione e di pace, evitando che prendano campo coloro che invece puntano sulla reintroduzione dei dazi e sui nazionalismi. E Livorno può farlo, recuperando il proprio respiro e la propria vocazione di città internazionale, capace di accettare le sfide poste dalla modernità.

A margine della Conferenza, inoltre, è stato firmato l'accordo per la realizzazione dei collegamenti ferroviari del porto di Livorno con il corridoio Ten-T scandinavo mediterraneo, di cui lo scavalco ferroviario della linea Tirrenica fa parte. In quest'opera che permette di collegare porto ed interporto Amerigo Vespucci alla rete ferroviaria europea, la Regione Toscana ha investito 20,2 milioni di euro dei 27 del costo complessivo.

L'intesa è stata siglata oltre che da Rossi, dal ministro Danilo Toninelli, dal commissario dell'AdSp Pietro Verna, dall'amministratore delegato di Rfi Maurizio Gentile e dal presidente dell'Interporto Rocco Nastasi.





Enrico Rossi ha riconfermato l'intenzione di non recuperare i 2,5 milioni che la Regione aveva anticipato per sopperire ai ritardi nel finanziamento dell'opera da parte del Governo, ma di destinarlo a Rfi per finanziare la progettazione esecutiva del raccordo con la rete europea. Si tratterà di un collegamento unico nella portualità italiana capace di rendere Livorno ancora più competitivo e di raggiungere gli obiettivi fissati dalla Comunità europea di trasferire su ferro entro il 2030 il 30% dei traffici merci con percorrenze superiori ai 300 km, ed il 50% entro il 2050.

La nuova sede dello shipping italiano a Genova

CPLWEB.IT

Agenzia Marittima 
LE NAVI

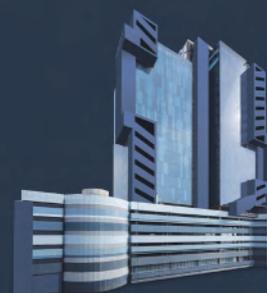
Genova Headoffice

Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli
Gioia Tauro • Bari • Palermo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

AGENZIA MARITTIMA LE NAVI S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@mscclenavi.it



www.msc.com/ita

L'EUROPA ESISTE DAVVERO



Daniele Rossi, presidente Assoporti

Il presidente di Assoporti, Daniele Rossi, ha ringraziato tutte le autorità ed i colleghi giunti a Livorno da tutta Europa per partecipare ad Esposito Conference.

“Questo è un esempio che l'Europa esiste davvero e vuole stare insieme lavorando per un mondo migliore”, specie in questo che è, senza alcun dubbio, un periodo particolare. “Direi unico perché come il titolo della conferenza di quest'anno suggerisce, l'Italia e l'Europa nel suo insieme si trovano ad affrontare un nuovo mondo”, considerando i molti aspetti che ci circondano, a partire dai cambiamenti climatici.

“Uno degli aspetti di questo nuovo mondo - ha sottolineato il presidente di Assoporti - riguarda, l'ambiente e la sostenibilità. A questo proposito, i nostri porti devono lavorare quotidianamente per cercare di rendere gli scali più sostenibili dal punto di vista ambientale. Questo significa cambiare. Significa usare nuove risorse, nuove tecnologie. Siamo circondati da cambiamenti che sono connessi con

nuovi approcci e nella vita quotidiana.

In futuro, anche la forza lavoro nei nostri porti sarà diversa e dobbiamo essere in grado di gestire questi cambiamenti. Ciò significa cambiare paradigma e usare l'high-tech come un vantaggio per una vita migliore per i futuri lavoratori e non come uno svantaggio.

Nei porti di nuova generazione le merci saranno movimentate diversamente, ma il capitale umano sarà ancora necessario per eseguire queste operazioni. I lavoratori dovranno avere una diversa formazione professionale e questo potrebbe anche avere un effetto positivo. A questo proposito, vorrei dire che le persone dovrebbero essere ancora al centro del nuovo mondo e del nuovo porto. Non possiamo e non dobbiamo immaginare un mondo completamente robotizzato, senza la partecipazione e il supporto del fattore umano.

Se in alcuni Paesi è stato detto che in futuro le persone non sono necessarie, allora io dico no, questo non è il porto del futuro che vediamo. Ciò che vediamo è un sistema tecnologicamente avanzato che si prende cura della soste-

nibilità e dell'impatto ambientale del porto e con una nuova qualificazione tra i lavoratori che possono beneficiare di una vita migliore grazie all'high-tech.

Anche la crisi geopolitica ha un ruolo nel nostro nuovo mondo e dobbiamo essere in grado di affrontare nuove sfide e di far fronte a ciò che sta accadendo nei porti, che appartengono al mondo allargato, quindi dobbiamo smettere di considerarli come un bene locale e territoriale e vederli come qualcosa di più globale e più importante. A questo proposito, i porti dovrebbero lavorare insieme anche se in una naturale competizione per traffici e clienti.

Come sapete, recentemente i porti italiani sono stati oggetto di una riforma che ha cambiato alcune delle precedenti funzioni delle Autorità portuali. Siamo diventati un'istituzione più dinamica e ora stiamo lavorando per semplificare e migliorare le operazioni e gli investimenti portuali.

Vogliamo lavorare a stretto contatto con i colleghi di Espo, che desidero ringraziare per la preziosa collaborazione che ci daranno in futuro. Per essere in grado di lavorare come un'Europa unita per costruire un nuovo mondo, un mondo migliore per i nostri porti.





**Pietro Verna, commissario straordinario
AdSp Tirreno Settentrionale**

SFIDE E DIFFICOLTÀ DEI PORTI

Il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, Pietro Verna, dopo i saluti istituzionali ha sottolineato come i porti siano chiamati ad affrontare sfide e difficoltà che il nuovo mondo pone dinanzi a loro ad un ritmo sempre più incalzante.

Sfide e difficoltà, ha proseguito, che provengono dall'evoluzione tecnologica, dalle decisioni politiche, dalla sempre pressante globalizzazione, dai mutamenti geopolitici.

“Questo fa sì che la situazione sia in costante mutamento, tale da costringere i porti, per la loro stessa sopravvivenza, ad un continuo adattamento per far fronte a diverse necessità. In questo si inserisce il sistema portuale del mar Tirreno settentrionale che si conferma come uno dei più dinamici e produttivi con una movimentazione complessiva di 44 milioni di tonnellate.

Alcune tipologie di traffico lo pongono ai vertici della portualità nazionale come il traffico di auto nuove, oltre 660 mila unità, prodotti

forestali, 1 milione 700 mila tonnellate, i passeggeri, oltre 9 milioni e 600 mila, di cui oltre 800 mila croceristi, nonché i contenitori: 750 mila teu.”

Il ruolo dei porti, ha spiegato, si è evoluto: non più soltanto centri per l'imbarco e lo sbarco delle merci, ma nodi essenziali di logistica e intermodalità.

“In tale ottica -ha aggiunto- vanno visti gli sviluppi infrastrutturali previsti per i porti di Livorno e Piombino: a Livorno il progetto della darsena Europa prevede la realizzazione in due fasi di un terminal container e poi di un terminal ro/ro.

Il terminal contenitori in particolare avrà una superficie di 60 ettari e fondali da -16 a -18, un chilometro e mezzo di banchina e sarà dotato di raccordi ferroviari direttamente collegati alla rete nazionale”.

“Riguardo al settore ferroviario ho il piacere di sottolineare come proprio oggi verrà siglato col ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la

Regione Toscana, Rfi e AdSp mar Tirreno settentrionale l'accordo per la realizzazione dei collegamenti ferroviari del porto con il corridoio ten-t scandinavo-mediterraneo.

L'accordo è destinato a potenziare i collegamenti tra il porto e il corridoio e promuovere l'integrazione modale e l'interoperabilità in coerenza con le linee guida ten-t."

La prima fase prevede la realizzazione del cosiddetto scavalco ferroviario ovvero il superamento della linea ferroviaria tirrenica con opere per il ricongiungimento tra porto di Livorno e interporto Vespucci.

Il completamento del progetto prevede il collegamento tra interporto e la linea Pisa-Collesalveti-Vada e i by pass del nodo Pisa in direzione Firenze, così da potenziare l'itinerario dei porti Livorno e Piombino e l'asse dorsale del corridoi scan-med.

"Queste opere -ha affermato Verna- garantiranno il rafforzamento dei collegamenti tra banchine portuali esistenti e quelle future, darsena Europa, con la rete ferroviaria nazionale e corridoio scan-med.

Dal canto suo porto Piombino offre già infrastrutture adeguate e versatili che ben si inseriscono nell'ottica del sistema col porto livornese; il potenziamento della strada statale 398 e l'accesso viario a nord alle aree di Piombino completeranno il quadro nel quale il sistema del mar Tirreno settentrionale rappresenterà per i traffici marittimi un nodo logistico unico in Italia.

L'AdSp mar Tirreno settentrionale e i suoi porti sono pronti a raccogliere le sfide che il futuro pone, potendo contare su operatori marittimi e portuali di elevate capacità manageriali e pronti a mettersi in gioco per far fronte a tali sfide".





Inga Beale
ex chief executive Lloyd's of London

LAVORARE INSIEME PER IL FUTURO

Al termine dei saluti iniziali, Isabelle Ryckbost ha invitato sul palco per il discorso di apertura dei lavori, la signora Inga Beale, ex chief executive dei Lloyd's of London e prima donna ad assumere tale carica (Gennaio 2014) da quando la società inglese fu fondata nel 1686.

I business si devono focalizzare sui clienti e altri stakeholders.

I business devono comunicare con chiarezza, in modo trasparente e con onestà. Se gli affari fossero lì fuori dicendo di avere un vero obiettivo al di là del loro fare profitto, sarebbe la più importante misura per costruire fiducia.

Quindi per riassumere, è tutta una questione di integrazione.

Le persone vogliono sentire di avere una voce, vogliono essere ascoltate e prese in considerazione oltre ad essere coinvolte e incluse.

In quanto leader di un business adesso devo pensare: cosa possiamo fare per essere sicuri di indirizzare un cambiamento sociale in modo positivo?

Ho avuto un'esperienza molto personale al riguardo. Lo scorso anno a Gennaio sono stata a Mumbai per l'apertura di un nuovo ufficio dei Lloyd's che stava entrando sul mercato indiano. Ho visto su Facebook, in realtà mio marito mi ha mostrato un video di Afroz Shah, il ragazzo che ha ripulito dalla plastica la spiaggia di Versova a Mumbai, una spiaggia di 3 km ricoperta da un metro e mezzo di rifiuti di plastica. Era la spiaggia dove giocava quando era bambino, ora è un avvocato. E' tornato sulla spiaggia di casa sua ed è rimasto scioccato nel vedere la spiaggia ricoperta di plastica, e nel realizzare cosa stessimo facendo all'oceano e al nostro pianeta.



Afroz Shah ha vinto il premio "Friends of the Environment" delle Nazioni Unite un paio di anni fa per il suo lavoro straordinario, ma quando mio marito mi ha mostrato il video, io che non mi fido più di quello che vedo in giro - come spesso accade a molti - ho guardato questo video e ho pensato: "Non credo che sia vero".

Quindi quando sono andata a Mumbai a Gennaio l'anno scorso, ho chiesto a un ragazzo indiano se Afroz è genuino, se è sincero, e lui ha risposto: "sì certo, Afroz è sincero".

Così ho chiesto "vorrei incontrarlo". Non sapevo davvero perchè volevo incontrarlo, ma volevo incontrare questo ragazzo straordinario, il quale durante ogni ora della giornata, quando non è in tribunale a difendere qualcuno o coinvolto in qualche azione legale, pulisce la spiaggia e adesso educa la comunità locale a gestire la plastica.

Lui ha accettato di incontrarmi e abbiamo fatto colazione insieme. Io ero così sconvolta dall'umiltà di questo leader straordinario, che volevo essere coinvolta, volevo che i Lloyd's

fossero coinvolti e ho detto "possiamo fare un'enorme programma di Corporate Social Responsibility (CSR) e cominciare a pulire le spiagge di tutto il mondo, coinvolgendo tutte le comunità Lloyd's". Ma lui mi ha risposto: "No. Non voglio essere un programma CSR (in italiano RSI - Responsabilità Sociale d'Impresa, entrata formalmente nell'agenda dell'Unione europea a partire dal Marzo 2000, ndr), non voglio essere una - la vostra - casella da spuntare per esercizio di un'impresa".

Mi ha fatto riflettere e ho detto: "ok, posso tornare e pulire la spiaggia con te? " E lui ha risposto: "Sì, questo è quello che voglio facciate in quanto leader. Voglio che voi veniate e lo facciate per voi stessi".

Quindi l'ho fatto. Sono tornata ad Ottobre. Mi sono unita a lui e alla comunità per pulire la spiaggia, ma c'era qualcosa che mi ha molto colpita.

Quanto sia importante essere autentici e dimostrare in quanto leaders che siamo genuini in quello che vogliamo fare. Che siamo genuini

nel raggiungere gli obiettivi più grandi col nostro business. E siamo in un'ottima posizione per fare in modo che tutti questi cambiamenti accadano. Siamo tutti in un'ottima posizione per rendere al meglio la maggior parte delle opportunità che questi cambiamenti porteranno. Il panorama dei rischi sta cambiando drammaticamente, tutti questi nuovi rischi sono lì fuori e stanno rendendo il nostro mondo molto più difficile. Ma se collaboriamo, se lo facciamo insieme, se siamo autentici, se abbiamo uno scopo più grande, possiamo iniziare e aiutare la società a navigare in questo mondo.

C'è una cosa che ci unisce tutti, dalle comunità agricole rurali in America, alla disgregazione e ai populistici in Europa, ai rifugiati senza speranza in Siria, al nascente e sempre maggiore agiato ceto medio in Cina: tutti vogliamo una vita migliore, abbiamo tutti una voce forte per essere coinvolti e considerati. Quindi possiamo farlo, possiamo lavorare insieme e costruire una prosperità più inclusiva per tutti. Andiamo lì fuori e facciamolo. E facciamolo insieme. Grazie, grazie mille per l'attenzione.

dibattito



A conclusione del discorso seguito con grande attenzione dai presenti, il segretario generale di Espo ha invitato la platea a rivolgere domande, osservazioni o semplici commenti alle parole di Inga Beale. E gli interventi non si sono fatti attendere.

Il primo di questi, ha sottolineato come, di tutto quello detto dall'ex Ceo dei Lloyd's, non ci sia una singola parola con cui qualcuno non possa essere d'accordo. Ma parlando di apertura, trasparenza e grande coinvolgimento in cose più grandi - che se vogliamo fanno parte

di un "altro campo" rispetto all'obiettivo primario di fare profitto - qual'è la sfida più grande per imprese di medie dimensioni per raggiungere questi obiettivi, quando si ha a che fare con interlocutori cinici, siano essi shareholders o analisti. Come fa un Ceo, diciamo "normale", in un'impresa tradizionale a raggiungere la posizione di cui hai parlato in modo così eloquente?

"Credo che non possiamo più separare le cose dall'averne un modello di business sostenibile. Anche quando parlo per esempio ad alcuni shareholders o a gruppi attivisti, prendo un argomento, evito il cambiamento climatico, ma vi parlo di diversità, e ci sono tantissimi cinici al riguardo quando parliamo di bisogno di diversità nel personale. C'è bisogno di diversità di pensiero, di persone che provengono da ogni tipo di contesto. Qualche anno fa tantissimi leader di business e attività ci pensavano già, ma gli azionisti non erano molto interessati. Se parlavi con qualche investitore privato, beh, magari avrebbe anche riconosciuto che era importante, ma non lo dimostrava nei fatti. Ma adesso sento che sta cambiando e sempre più anche gli azionisti richiedono le stesse cose delle persone più umili. Posso dire che gli azionisti adesso stanno prendendo questi argomenti sempre più seriamente.

E' qualcosa che credo arriverà a far parte di tutti noi, indipendentemente da quanto siamo importanti, o da quanto sia grande la nostra società. Quando ero ai Lloyd's, una delle cose che mi avevano chiesto di fare era di introdurre la tecnologia. Lloyd's ha quasi 350 anni, ha iniziato forse come una delle prime raccolte fondi, una sorta di sharing economy dove i fondatori si sono uniti e hanno condiviso il rischio. Quando ho cominciato con Lloyd's cinque anni fa, le cose si facevano ancora su carta. Quindi sono dovuta arrivare a introdurre la tecnologia e spostarla su piattaforma digitali pensando: "ottimo, accetterò questa sfida, l'ho fatto prima". Ma quello che non avevo preso in considerazione era il bisogno di un cambiamento culturale. Il mercato, diventando digitale, richiedeva persone diverse per lavorarci.

Quindi fare appello a persone che non avrei mai pensato potessero lavorare nel mercato assicurativo o in Lloyd's è stata una grossa sfida. Ecco cosa intendo.

Ad esempio, le persone anziane, devono essere integrate, perchè non possiamo avere un modello di business sostenibile se non andiamo avanti e adottiamo tutti questi cambiamenti. Gradualmente con il tempo tutti i puntini si uniranno, il che darà la possibilità a tutti i manager, tutti i Ceo, indipendentemente dalla grandezza del business, di parlare in modo più olistico, perchè il profitto non può più essere separato da questi altri aspetti a cui avremmo potuto pensare un tempo e che sta diventando un imperativo per il business.

Dal presidente di Fedepiloti, Francesco Bandiera, è giunto l'apprezzamento al discorso di Inga Beale, grande business woman che rappresenta Lloyd's e tutti conoscono la grande importanza dell'assicurazione nel settore marittimo. Sono molto colpito dell'ampia visione di Lloyd's e volevo davvero ringraziarla a nome dei Piloti dei porti che hanno avuto sempre molta considerazione del fattore umano. Sapere che un'impresa importante di assicurazione punta alla stessa cosa fa una grande differenza per noi. Grazie mille.

In ultimo è stato chiesto un esempio del cambiamento portato in Lloyd's e di come costruire un'ecosistema all'interno della propria azienda.

Tornando indietro di circa cento anni, appena i Lloyd's hanno iniziato a crescere nel mondo, hanno capito che dovevano dare delle responsabilità ai loro rappresentanti locali. Veniva concessa l'autorità alle persone cui erano riconosciute le giuste conoscenze e contatti con i clienti, autorizzati e dati loro i documenti per risolvere le questioni a livello locale. Questo succedeva in giro per il mondo, quindi ironicamente non avevano bisogno della tecnologia in questo senso, hanno invece costruito questo vasto ecosistema coinvolgendo ogni genere di persona e fornitori di servizi molto

prima che venisse introdotta la tecnologia e una parte di quello che abbiamo fatto negli ultimi cinque anni è stato digitalizzare. Il principale fattore sarà introdurre la tecnologia blockchain, perchè è necessario avere una fonte di verità. Così se hai autorizzato qualcuno dall'altra parte del mondo e hanno emesso una polizza assicurativa a tuo nome, tu puoi vedere esattamente cosa hanno fatto. Il blockchain è stato introdotto ora, in modo che ci sia una sola versione dei fatti a cui tutte le parti interessate possono fare riferimento. Il blockchain sarà una parte molto importante per avere trasparenza nei processi e si spera anche per il cliente finale e che sia anch'esso incluso. Non ce l'abbiamo ancora, ma questo è l'intento. Avere il blockchain per offrire trasparenza a tutti.



Cargo Compass

International freight forwarders

SERVIZI GROUPAGE PER



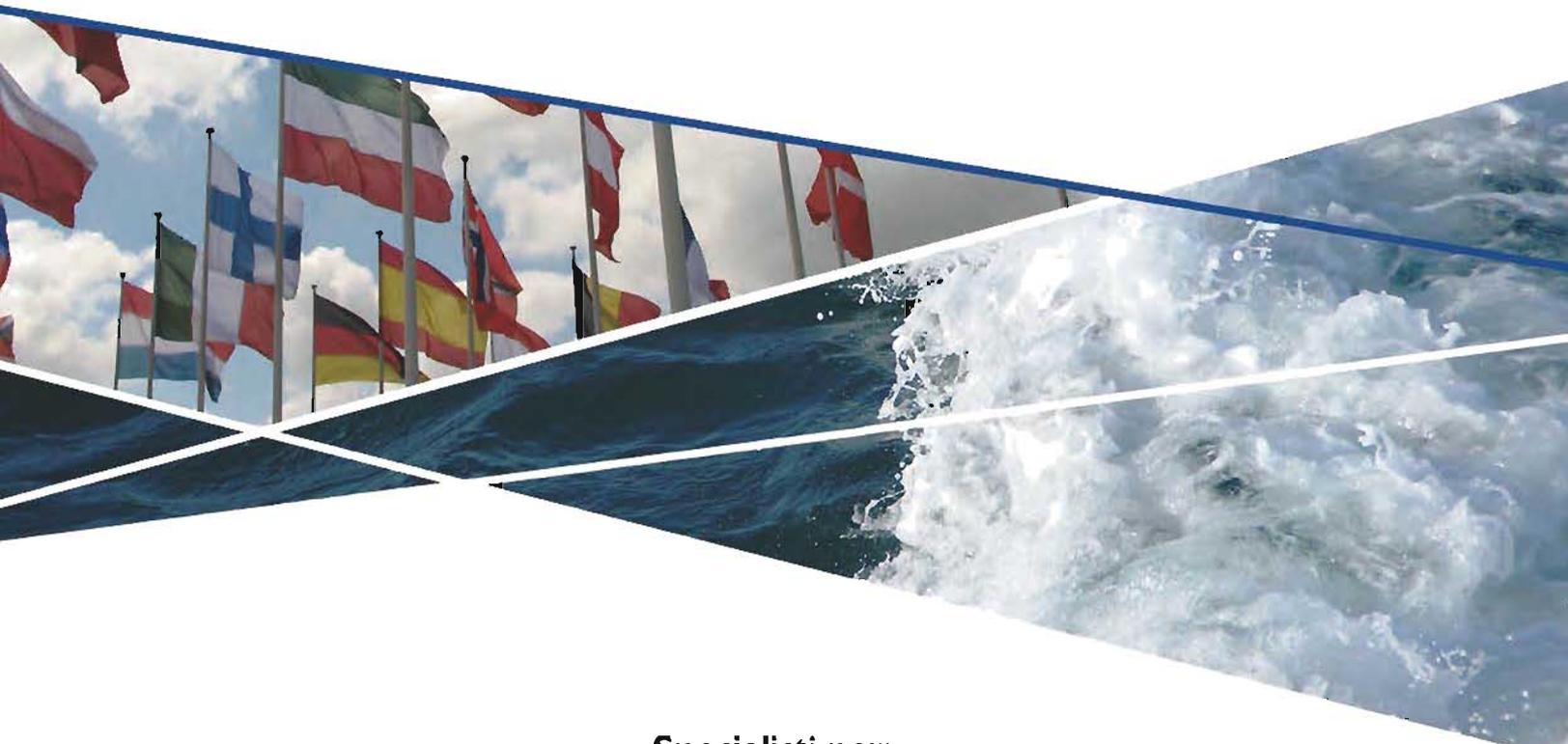
USA
CANADA
SUD AFRICA
SUD AMERICA
HONG KONG
SHANGHAI



info:

LIVORNO PISA	tel. +39 050 643111 fax +39 050 642273 cargocompass@cargocompass.it
MILANO	tel. +39 02 6154161 fax +39 02 66305404 milano@cargocompass.it
BOLOGNA	tel. +39 051 6650372 fax +39 051 6654981 bologna@cargocompass.it
VENEZIA	tel. +39 041 5952744 fax +39 041 5956437 venezia@cargocompass.it
PADOVA	tel. +39 049 632703 fax +39 049 8985705 padova@cargocompass.it
TORINO	tel. +39 346 2434615 torino@cargocompass.it
GENOVA	tel. +39 348 6289206
VERONA	tel. +39 045 2050420 fax +39 045 2050428
VICENZA	tel. +39 0424 1901950 fax +39 0424 281870 vicenza@cargocompass.it
ANCONA	tel. +39 071 2210115
MODENA	tel. +39 059 8630857

worldwide consolidation



Specialisti per:

Usa - Canada - Australia - Nuova Zelanda
Sud Africa - Sud America

32 destinazioni dirette e settimanali

efactory.it



GENERAL EXPORT

N.V.O.C.C.

LIVORNO

ph: +39 0586 836011 - fax: +39 0586 884331
via S. Orlando, 16/A - 57123 Livorno

MILANO

ph: +39 02 56816357 - fax: +39 02 57303747
via Marochetti, 19 - 20139 Milano

www.generalexportnvocc.com



PRONTI COME SISTEMA EUROPA

Danilo Toninelli
ministro Infrastrutture e Trasporti

Di fronte ai delegati provenienti da tutta Europa per l'Espo 2019, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli ha voluto evidenziare alcuni aspetti della portualità italiana ed europea.

"Siamo consapevoli -ha detto- che i traffici marittimi rappresentano sempre più un terreno su cui misurarsi, ed è importante farci trovare pronti come 'sistema Italia' e 'sistema Europa'. Temi centrali in questo scenario sono allora rappresentati da competitività, innovazione tecnologica, centralità delle infrastrutture logistiche e sostenibilità ambientale."

L'Europa, ha detto, risponde alle nuove sfide con i tre porti del Nord, Rotterdam, Amburgo e Anversa, ma anche con la zona mediterranea che negli ultimi 20 anni ha visto crescere la movimentazione delle merci del 500%.

"Come ministro e come Governo, ci muoviamo su tre fronti: l'ampliamento delle superfici disponibili per imbarco, sbarco e deposito dei container, una maggiore profondità dei fondali e il potenziamento delle vie d'accesso via terra e ultimo miglio".

Il mercato globale si amplia, ha proseguito il ministro, e l'Europa deve avvicinarsi a Asia e Nord Africa: "Il Memorandum firmato con la Cina lo

scorso 23 Marzo, ci è servito a porre le basi perché l'Italia possa diventare non un 'soggetto mercato', ma un 'soggetto partner' per incrementare le vendite del made in Italy in oriente". "Ora serve l'impegno di tutti gli interlocutori per accordi specifici che interessino non solo porti core come Trieste e Genova, ma tutti quelli interessati, anche Livorno".

Proprio sul fronte dei porti italiani, Toninelli ha evidenziato la volontà di potenziare la catena logistica dal punto di vista tecnologico: "Sistema dei controlli, smistamento e sdoganamento a mare sono operazioni fondamentali perché diminuendo i tempi di attesa, si hanno solo benefici".

Portando il discorso sull'intermodalità, ha continuato: "L'accordo che firmo oggi per lo

scavalco ferroviario dell'interporto toscano, va proprio in questa direzione: l'intermodalità è l'unica via per concorrere con altri Paesi, altrimenti saremo schiacciati e battuti da chi ci fa concorrenza".

Prima di salutare i presenti, un accenno il ministro, lo ha voluto fare alla semplificazione: "È necessario chiarire le norme per non lasciare spazio a dubbi interpretativi che possano portare a quella che io chiamo "firmite", ovvero la paura di dover rispondere a responsabilità erariali in caso di firma".

L'impegno è una cabina di regia che ascolti le richieste provenienti dai presidenti delle varie AdSp italiane e rilanciare la portualità italiana e europea nel mondo.





NUOVA ERA PER SHIPPING E PORTI

Martin Stopford
President Clarkson Research

La prima sessione della conferenza, "The new world" è stata aperta da Martin Stopford, presidente di Clarkson Research che ha parlato della nuova era dello shipping e dei porti.

Prendendo spunto dalle note dell'opera Madama Butterfly che hanno fatto da sottofondo durante il coffee break che ha preceduto il suo intervento, Stopford ha voluto ricordare la morale di quella storia: bisogna stare attenti a cosa desideriamo.

Questo credo sia il modo giusto di riassumere ciò di cui vi voglio parlare, ha detto. State attenti a quello che desiderate. Non proverò a convincervi dei grandi cambiamenti che stanno avvenendo, perché i precedenti relatori l'hanno fatto molto bene e credo che il messaggio vi sia arrivato. Vorrei parlare dei problemi relativi a cosa fare nello shipping e da parte vostra come operatori portuali.

Ci sono tre cose: strategie per ridurre le emissioni di carbonio; ripensare il sistema di trasporto marittimo obsoleto in Europa, e non parlo necessariamente di porti; sviluppare la

state attenti a quello che
desiderate

tecnologia digitale a supporto di nuovi sistemi di trasporto.

Riguardo la riduzione delle emissioni di carbonio, ad Aprile 2018 l'IMO ha deciso che entro il 2050 dovremo ridurre del 50% le emissioni di gas serra rispetto al 2008. Ma non hanno pensato alla tecnologia per farlo.

L'ultima volta che abbiamo avuto una "green industry" era nel 1840, quando 30.000 velieri spostavano 20 milioni di tonnellate di merci. Oggi abbiamo 60.000 navi che trasportano 12 miliardi di tonnellate, 600 volte il carico di allora e ci sono molte ragioni per cui questo è successo.

La ragione principale è dovuta al motore diesel. Guardate quello della Emma Maersk, uno dei

più grandi mai costruiti, produce 109.000 HP. Il lavoro di questo motore avrebbe bisogno di 3 milioni di persone che lavorano in turni di otto ore. Con una città grande come Atene per dormire e dovrebbero mangiare 3 miliardi di calorie al giorno, il che significa che servirebbe un'intera flotta solo per portare il loro cibo. Oggi siamo in grado di trasportare 12 miliardi di tonnellate di merci grazie a questo enorme motore. Ma ogni tonnellata di combustibile che questo brucia, produce 3,3 tonnellate di carbonio. Quindi dobbiamo cercare di capire come sostituirlo.

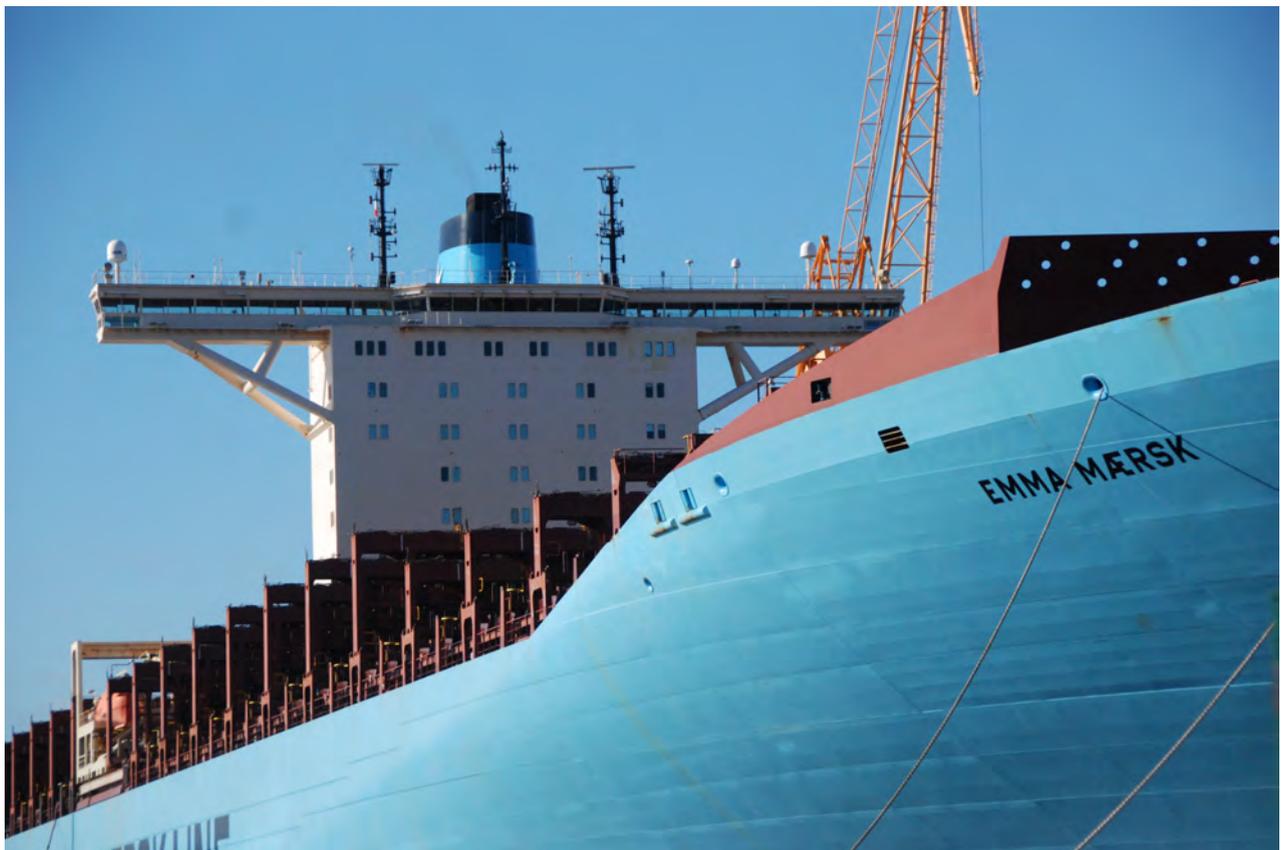
Dove arriveremo nel 2050, se il commercio continuerà a crescere come negli ultimi 50 anni, con un tasso del 3,2% annuo che richiede circa 3 miliardi di tonnellate di carbonio, mentre IMO lo vuole ridurre a 470 milioni di tonnellate?

Capite che è una grande sfida. Possiamo scegliere tra quattro strategie.

La prima è cambiare i flussi commerciali. Ci siamo abituati a trasporti molto economici senza pensare a quante emissioni producono. Bisogna ridurre il tasso di crescita del commercio marittimo, e per farlo senza danneggiare troppo i nostri standard di vita, sarebbe molto se scendesse dal 3,2% al 2,2%.

La seconda è rallentare la velocità delle navi. Si risparmierebbe un enorme quantità di carburante. Basterebbe diminuire la velocità di 10 nodi. Ma si possono fare molte altre cose, ad esempio usare il Gnl come carburante.

La terza è provare a sviluppare centrali elettriche a zero carbonio. Al momento la migliore possibilità - dopo molte ricerche che ho fatto - è quella delle celle a combustione di idrogeno.



Credo sia possibile entro il 2025 avere un motore a celle elettriche a combustione, probabilmente batterie, in questo modo costruiamo un combustibile a zero carbonio, sicuramente tecnicamente possibile, ma potrebbe essere costoso.

Per finire, dobbiamo completamente riorganizzare il modo in cui svolgiamo la nostra attività. Se i mercantili continuassero a navigare a 14 nodi e il mercato crescesse del 3,2%, arriveremo a 3 miliardi di tonnellate di emissioni entro il 2050. Se invece riducessimo la crescita dell'1% al 2,2%, allora ridurremmo il consumo di carbonio di più di un miliardo di tonnellate, solo evitando di trasportare cose che non c'è bisogno di muovere.

Altra possibilità è ridurre la velocità delle flotte a 10 nodi. Negli ultimi 50/60 anni nel 19esimo secolo, tutti i cargo sono stati progettati per navigare a 10 nodi. Così facendo, risparmieremo un altro miliardo di tonnellate, ci saremo quasi. Si arriverebbe a 970 milioni di tonnellate di carbonio. Poi l'ultima parte, arrivando entro il 2050 a integrare metà unità a zero carbonio, potremmo aver risolto. Ma così servirebbero molte più navi.

Stopford ha quindi enfatizzato l'importanza del voler davvero rendere le navi di oggi "più pulite", perchè queste saranno ancora con noi nel 2050, che ci piaccia o no.

Passando al secondo tema: ripensare il sistema di trasporti in Europa, ha ricordato che non si hanno più tassi di crescita elevati. Negli ultimi 20 anni le importazioni europee via mare non sono aumentate ed il traffico di container, sempre in Europa, negli ultimi quattro anni è calato del 2 o 3%. Nel frattempo il trasporto interno si sta trasformando e sta cambiando radicalmente anche grazie alla nostra capacità di fare logistica.

La cosa migliore che si possa fare è avere un eccellente trasporto di container che non si basa sul sistema attuale. Una delle migliori ricerche di studi di consulenza è stato il rapporto McKinsey del 1967 sulla containerizzazione. Il rapporto descriveva come l'uso dei contai-

ners avrebbe fatto quattro cose: 1) ridotto i costi di trasporto di almeno il 50%; 2) cambiato il trasporto ferroviario e anche quello marittimo, col risultato di ottenere navi più grandi; 3) l'organizzazione del trasporto marittimo sarebbe cambiata, con la costituzione di compagnie di navigazione molto più grandi; 4) l'attenzione dovrebbe essere sull'origine e la destinazione del trasporto.

La prima cosa è sicuramente successa, oggi le tariffe di trasporto sono molto basse, anche le navi sono più grandi, così come le compagnie, ma l'attenzione sull'origine e la destinazione del trasporto non c'è mai stata.

Manca un sistema di short sea per i containers che avrebbe anche effetti positivi sulle emissioni nocive e sul congestionamento delle strade. Citando l'esempio della compagnia Yara che nel 2020 prenderà in consegna la nave "Yarra Birkeland", una porta contenitori elettrica da 120 teu, lunga 80 metri, per trasportare prodotti chimici dal porto di Brevik a quello di Larvik, togliendo dalle strade 40.000 camion l'anno.

Passando poi a parlare della tecnologia digitale per i trasporti B2B in Europa, Stopford ha parlato di sistemi satellitari, della loro migliore efficienza rispetto al passato. E di navi come la "Haaga" e la "Viikki" dotate di gru "self-discharging", che non funzionano ancora benissimo, ma funzioneranno.

Quindi, venendo alle conclusioni, la prima sfida è sviluppare sistemi di trasporto "Business to Business" (B2B) per rendere l'intero cluster più efficiente e produrre meno emissioni. Il trasporto marittimo europeo ha ormai 50 anni ed è tempo di rivedere la sua strategia. Fare maggiore attenzione alla distribuzione regionale delle merci e minimizzare le emissioni. La tecnologia digitale ora rende possibile il trasporto B2B, specialmente nello short sea shipping. Porti, terminalisti, compagnie di navigazione e governi dovrebbero tutti insieme cercare soluzioni a questi problemi. È possibile? O dovremmo andare avanti così?

SESSION 1



TRASPORTI CONTAINERS NEI PROSSIMI 25 ANNI



Matt Stone

TT Club

Oscar Egerström

McKinsey & Company

Oscar Egerstrom, assicuratore del TT Club, che si occupa di tutta la catena di trasporti e logistica dai porti e terminal agli spedizionieri e operatori marittimi, ha riportato i dati di uno studio fatto dalla sua società insieme a McKinsey sul futuro del trasporto dei container fino al 2043.

“Prima di iniziare a guardare al futuro, abbiamo avuto una rapida visione indietro nel tempo di come è iniziata la containerizzazione circa 50 anni fa.

Quello che è successo è stata una rivoluzione non solo in termini di gestione delle pratiche, ma con la riduzione del lavoro manuale, una maggiore efficienza e anche maggiore sicurezza per il carico. I contenitori hanno consentito inoltre un'enorme espansione del commercio.

Nel 1968 l'economia globale in termini reali era di 17 trilioni di dollari, nel 2016 è passata a 77 trilioni di dollari, quindi non solo c'è stata una

percentuale di crescita del PIL, ma la crescita è stata massiccia nel complesso.

Allo stesso tempo il container è riuscito a crescere persino più velocemente del commercio globale passando dal 7% di tutto il traffico costiero di merci del 1985 al 23% del 2015.

L'industria del trasporto di contenitori ha faticato a restituire il costo del capitale negli ultimi 20 anni e la containerizzazione ha subito un notevole rallentamento dall'inizio degli anni 2000, ma è improbabile che possa invertirsi.

Quanto questa crescita potrà andare avanti?

Cosa può riservare il futuro e quali sono le considerazioni importanti?

Cosa fondamentale guida la creazione di valore dell'industria oltre i prossimi 25 anni?

La crescita del commercio? Il digitale, dati, analisi? Qualcos'altro?

Il rapporto che ci è stato commissionato da McKinsey che abbiamo intitolato “Brave new

world: container transport in 2043”, vuole rispondere a queste domande ed è il prodotto dell'intervista di Mc Kinsey a più di 20 persone nel consiglio di amministrazione di TT Club e anche ai professionisti del settore o società di new technology.

Abbiamo identificato sei potenziali fonti di creazione di valore in futuro.

Maggiori economie di scala: da quando la containerizzazione è avvenuta, si è avuto un'enorme crescita delle economie, in particolare negli ultimi 15 anni, con un aumento delle dimensioni delle navi.

Su base annuale questo è arrivato ad avere un costo reale: per i porti e operatori di terminal è stato necessario aumentare il dragaggio e dotarsi di gru più grandi a terra.

Ma i clienti preferiscono un costo unitario più basso o una maggiore flessibilità? Se si pensa al primo, allora ci possono essere maggiori economie di scala che devono ancora venire”.

Prendendo la parola, Matt Stone, associate partner di Mc Kinsey, ha proseguito spiegando che non tutte queste cose arriveranno nel futuro ma rappresentano diversi tipi di teorie o ipotesi.

“La seconda fonte di valore è la flessibilità, che significa più reti point to point, navi più piccole, in breve tempo, un altro punto sta nell'aggiungere valore ai clienti, specialmente nella catena dell'e-commerce.

Terzo: l'affidabilità e prevedibilità della supply chain. Questo è in realtà abbastanza simile al punto di flessibilità: un player di trasporto containerizzato potrebbe integrare nei sistemi di gestione fornendo dati e analisi sulle tempistiche.

Quarto è il consolidamento e l'integrazione tema legato al terzo punto.

Si aggiunge poi il quinto potenziale: l'automazione e la produttività, cioè applicare la nuova tecnologia.

L'ultima potenziale fonte riguarda le prestazioni ambientali: il 70% delle emissioni globali di CO2 oggi riguarda il trasporto transfrontaliero di merci, se riduciamo quelle o l'utente finale e il





cliente sono disposti a pagare un premio per avere una catena di fornitura green oppure si suppone si possa andare oltre l'IMO 2020.

Guardando oltre questa potenziale creazione di valore, abbiamo esaminato quattro diversi scenari che potrebbero verificarsi, oppure naturalmente un mix tra questi.

Alcuni potrebbero sembrare leggermente meno probabili di altri, considerando lo stato attuale con il protezionismo in aumento, le politiche commerciali di Trump e la guerra commerciale tra USA e Cina, ma bisogna considerare che la maggior parte di queste interviste sono state fatte nel 2017 e nel 2018.

Il primo scenario futuro è una terza ondata di globalizzazione: boom dell'India che diventa un attore molto forte nell'economia globale, proprio come la Cina è stata negli ultimi 20 anni. La Cina riesce a evitare un duro sbarco della sua economia, una fiorente classe media africana si aggiunge alla domanda globale di beni, e si ha una forte domanda nel trasporto di carichi alla rinfusa e di automobili in container. La conseguenza di ciò è che le economie di scala continueranno ad essere estremamente importanti e vedremo navi sempre più grandi fino a 30.000 teu, il digitale diventerà un facilitatore fondamentale. Uno scenario questo guidato dalla domanda.

Le alleanze di compagnie di navigazione si espanderanno, e si investirà per avere navi sempre più grandi.

In alternativa a questo mondo c'è quello che chiamiamo "Peak container" e consolidamento, con un rallentamento della crescita commerciale e il declino degli scambi e quindi l'esatto contrario della terza ondata della globalizzazione.

In questo mondo essenzialmente l'India non raggiunge una crescita inaspettata, la Cina gestisce il rallentamento, le economie di scala perdono importanza perché la domanda è insufficiente per riempire le navi.

Cosa succederebbe se ipotizzassimo in questo

mondo una significativa quantità di consolidamento, in particolare nel segmento delle spedizioni marittime, risultando in qualcosa come 3-4 linee di shipping? Questo mondo è così poco attraente dal punto di vista dei ritorni.

Un terzo scenario futuro che abbiamo previsto è quello che prevede la reinvenzione digitale con una crescita commerciale "lenta e costante". Anche in questo scenario l'India non ottiene una crescita, la Cina gestisce il rallentamento, non si vede l'Africa crescere in termini di consumo della classe media mentre la classe media consuma nel mondo occidentale. Questo è uno scenario di reinvenzione digitale guidato dall'industria, quindi avremo un'automazione considerevole in tutta la catena del valore, si avranno navi più piccole e più spedizioni point-to-point con le economie di scala che perdono importanza rispetto agli altri scenari.

Ultimo scenario: digital disruption: qui le economie di scala perdono importanza; la flessibilità cresce, navi più piccole, meno trasbordo.

Abbiamo chiesto ai direttori dei TT Club in una riunione del consiglio di amministrazione a Novembre 2017 quali secondo loro sarebbero gli scenari più probabili: il 100% dei partecipanti ha scelto uno dei due scenari digitali, quello della digital disruption e della reinvenzione, quindi c'è un consenso universale tra quel gruppo che pensa che il futuro sia digitale.

Il 60% di persone pensa che il più probabile sia quello della reinvenzione, il 40% l'altra. Ma poi abbiamo chiesto "Quale scenario preferiresti?"

Qui crescono gli individui a cui piacerebbe avere una terza ondata di globalizzazione e una parte di chi ritiene preferibile lo scenario "peak container" e il consolidamento. Questo semplicemente perché sarebbe un settore più disciplinato dal lato dell'offerta, anche se la domanda sarebbe molto bassa.

Alcune considerazioni finali: è fin troppo facile essere pessimisti per il futuro.

Se aveste avuto una conversazione come questa nel 1979 la crescita assicurata era grande, ma francamente la fine degli anni '70 non era necessariamente il più grande momento economico per il mondo o, nessuno avrebbe parlato della situazione della Cina.

Quindi penso che sia molto facile da una prospettiva di pregiudizio psicologico l'attenzione al rischio, al rovescio della medaglia ma c'è in realtà tanta opportunità di fronte a noi che è molto facile perdere di vista.

Seconda considerazione: il futuro è digitale. Ma quando c'è una digitalizzazione delle industrie - e la ricerca di Mc Kinsey mostra che c'è una polarizzazione in quei mercati - alcuni players che tendono a condurre e a vincere in grande, fanno enormi profitti economici in eccesso.

Ma la stragrande maggioranza, il player medio e l'industria tendono a perdere, giusto?

Quindi c'è molto valore che viene trasferito al cliente e non viene catturato dai giocatori.

Numero tre: i vincitori in questo mondo digitale sono quelli che si concentrano sul piacere del cliente. In sostanza, il cliente che conferma la catena è il consumatore finale, ma il consumatore finale è ancora a pochi passi da voi in quanto vi sono operatori portuali, terminals e così via. Ma come si delizia il cliente? Come si integrano con i loro sistemi? Come vengono fornite visibilità, flessibilità e affidabilità?

E penso, ultimo ma non meno importante, nella licenza di operare, i problemi in questo settore stanno diventando sempre più importanti e le prestazioni ambientali possono essere una fonte di valore, qualcosa deve essere fatto, solo perché i futuri consumatori consapevoli del green vorranno continuare ad abilitare o sfruttare il sistema commerciale.

La sicurezza e l'automazione che può aiutare anche in questo, è sempre più importante.

SESSION 2



NUOVE TECNOLOGIE



Sotiris Raptis senior advisor Espo

Paivi Haikkola

One Sea - Autonomous
Maritime Ecosystem



Nella seconda Sessione, sul tema delle “Nuove tecnologie”, Sotiris Raptis, senior advisor Espo, ha moderato gli interventi di quattro relatori.

Questa Sessione è stata aperta da Paivi Haikkola che dirige One Sea - Autonomous Maritime Ecosystem, esponendo la relazione “Automation in maritime transport and port industry”.

Quando parliamo di tecnologie relative all'automazione e di tecnologie digitali intelligenti nell'industria marittima, l'ecosistema che abbiamo creato è composto da diversi grandi player, tutti di primo piano nel loro campo. Resta da vedere quanto possa essere efficace tale ecosistema, non sempre le grandi aziende sono pronte ad usare le nuove tecnologie.

One Sea è un programma sviluppato da DIMECC, acronimo di Digital, Internet, Materials & Engineering Co-Creation. DIMECC è all'avanguardia nella co-creazione di ecosistemi. Il proprio network comprende oltre 2.000 professionisti R&D&I, oltre 400 organizzazioni, 69 azionisti e facilitatori di co-creazione.

One Sea ha come obiettivi incrementare l'internazi-

onalizzazione dei partner principali, promuovere e sostenere l'automazione marittima a livello globale, una efficace cooperazione con organizzazioni internazionali ed infine uno sviluppo olistico del sistema di trasporto autonomo in collaborazione con il settore pubblico. Trova la sua applicazione negli standard industriali, in programmi di ricerca Sea4Value e nel corridoio marittimo Tallinn - Helsinki della Rete Ten-T completamente digitalizzata.

Abbiamo vari prodotti sia per navi, sia per porti che per diversi tipi di operazioni portuali. L'attenzione si è concentrata principalmente sui porti container, ma penso che stiamo assistendo a operazioni sempre più autonome anche per l'imbarco di merci. Quindi, in conclusione, sarei felice di parlare a tutti voi di ciò che sta accadendo in merito alle importazioni, automazione delle operazioni e nel nostro trasporto marittimo.

Proseguendo la Sessione 2, Raptis ha invitato sul palco Stephen Sladeover dell'Università della California, Berkeley, a parlare del ruolo del platooning, i convogli di camion intelligenti collegati tra loro tramite un sofisticato sistema wireless, e di come miglioreranno l'efficienza della connessione tra porto ed entroterra.

“Sposteremo l'attenzione su come le merci arriveranno da e verso i porti, da e verso le destinazioni interne. Una delle nuove tecnologie che può aiutarci a migliorare questo aspetto è il truck platooning. Esso consiste semplicemente nel raggruppare da 2 a 4 camion in sequenza, in modo che possano procedere ravvicinati uno all'altro e utilizzare il controllo automatico della velocità per mantenere con precisione la distanza tra loro. Si tratta di un'estensione del cruise control adattivo che si può avere su un'auto, utilizzando un radar per misurare il gap rispetto al camion precedente, ma con l'aggiunta della comunicazione tra veicolo e veicolo. Con quella comunicazione è possibile coordinare la guida di quei camion. Il primo camion è guidato in modo convenzionale, ma i “follower” possono avere diversi livelli di automazione a seconda di quanto è sofisticato il sistema.

La Society of Automotive Engineers (SAE) ha stabilito cinque diversi livelli di automazione. I livelli inferiori forniscono assistenza ai conducenti che



Stephen Sladeover,
Università della California
Berkeley



continuano a guidare, mentre quelli più elevati assumono effettivamente più funzioni di guida. Nel lungo periodo, alcuni di questi camion potrebbero funzionare senza conducente a bordo, ma questo momento è ancora molto lontano.

Potremo mettere a punto un significativo risparmio energetico derivante dalla progettazione aerodinamica avvicinando gli autocarri, ma alcuni di essi sono anche più stabili e aiutano a ridurre le variazioni di velocità nel traffico, così possiamo risparmiare un po' di energia e ridurre le emissioni. Possiamo anche aumentare la capacità di lunghezza sull'autostrada e ridurre la congestione dal traffico dei camion a causa dei miglioramenti nella dinamica del flusso del traffico.

Ci sono stati molti progetti di R & S in corso con flotte di camion, autocarri della stessa marca e modello, ma la Commissione europea sta ora sponsorizzando un progetto chiamato Ensem-

ble che si sta espandendo a più marche di camion che opererebbero all'interno dello stesso convoglio, che rappresenta un importante progresso. Diverse aziende stanno lavorando allo sviluppo di questi mezzi e quindi non dovremmo aspettare troppo a lungo prima di vederli in commercio.

Per valutare i benefici nel flusso del traffico, abbiamo eseguito una simulazione con un camion transitato dal porto di Long Beach al centro di Los Angeles, dove abbiamo un traffico urbano intenso con un elevato volume di traffico.

In questo caso il truck platooning contribuisce ad aumentare il flusso attraverso un tratto dove il traffico è molto congestionato, migliorando la velocità, specialmente per i camion, ma anche per tutto il resto del traffico.

Ci sono progetti pubblici in Giappone e Singapore che stanno facendo esperimenti, motivati dalla carenza di camionisti. Ma anche se riusci-

ranno a trovare i conducenti, dovranno comunque avere un modo per trasportare la merce dagli hinterland ai porti. Quindi speriamo di vedere il truck platooning diventare presto una realtà.

Dall'efficienza energetica dei camion, agli obiettivi IMO per la riduzione del 50% delle emissioni, menzionati dai precedenti relatori, il moderatore Sitris Raptis ha dato la parola a Carlo Raucci di UMAS – University Maritime Advisory Services che ha affrontato il tema dei carburanti ecologici nello shipping.

Raucci ha dedicato un minuto a descrivere la decarbonizzazione per fornire una giustificazione della sua presenza a parlare di nuove tecnologie per il settore marittimo. UMAS è un'entità che riunisce i ricercatori della University College London e consulenti di una società privata. Uniamo tutte le nostre competenze per offrire soluzioni di decarbonizzazione per l'industria navale. Lavoriamo su tre aree principali. La prima utilizza i dati AIS per fornire statistiche su carburante ed emissioni. C'è un numero crescente di dati disponibili, da prendere in considerazione per decisioni strategiche e importanti. La seconda area d'interesse è la simulazione nella modalità di spedizione, quindi usiamo modelli per fornire un'analisi basata su scenari. Forniamo anche una valutazione d'impatto della nuova politica, seguiamo la discussione dell'IMO al MAPC che ci offre una posizione unica per capire veramente come funziona il sistema di spedizione, quale potrebbe essere la tecnologia e come la politica può influenzare la transizione dello shipping. Riteniamo che il principale motore che porterà nuove tecnologie nel settore marittimo sia il tema ambientale e in particolare le emissioni. Si è già detto che l'Organizzazione marittima internazionale ha un obiettivo prefissato, che è una riduzione del 50% delle emissioni di GHG entro il 2050 rispetto al valore del 2008. Un obiettivo a lungo termine che porterà il settore della navigazione a completare la decarbonizzazione entro il 2070. L'IMO pone anche l'obiettivo che dovremmo puntare ad almeno il 50%, il che significa che se vogliamo essere più ambiziosi dovremmo immergerci



Carlo Raucci

UMAS
University Maritime Advisory Services

completamente nella decarbonizzazione entro il 2050. Quindi, se possibile, dovremmo mirare a una decarbonizzazione completa.

Ci sarà una nuova tecnologia che offrirà una soluzione per raggiungere questo obiettivo, ma ovviamente con dei costi associati. Quindi è molto importante valutare anche la competi-

vità futura di queste nuove tecnologie. Ma in realtà, una soluzione che potrebbe funzionare a medio-lungo termine avrà implicazioni anche a breve termine. Crediamo che i porti possano effettivamente svolgere un ruolo importante nell'aiutare l'industria della navigazione nella decarbonizzazione.

Riassumendo ciò che riteniamo essere la tecnologia chiave nello shipping, Raucci ha indicato altre tecnologie che migliorerebbero l'efficienza delle navi, altre che guardano più a cambiamenti operativi, come riduzione della velocità e anche cambiamenti comportamentali che ovviamente migliorerebbero l'efficienza e tecnologie che saranno conformi ai limiti del tenore di zolfo.

Una tecnologia particolare è il "cold ironing", molto importante per i porti che avrà un ruolo significativo nei prossimi anni. Ma ciò che è veramente importante - secondo Raucci - è che accadrà nei prossimi 20/30 anni e in questo settore per raggiungere la decarbonizzazione, abbiamo davvero bisogno di qualcosa di diverso, abbiamo davvero bisogno della distribuzione di carburanti a basso tenore di carbonio.

Quindi il cambio dei combustibili sarà la principale sfida per i prossimi 20 anni e in questo lasso di tempo occorrerà ricorrere a combustibili a zero emissioni di carbonio. Qui il porto può giocare un ruolo cruciale.

Ma quali sono i carburanti a zero emissioni di carbonio?

Ci sono varie opzioni. I migliori candidati sono idrogeno e ammoniaca, metanolo e altri tipi di bio-carburanti e l'elettricità usata con le batterie. E' davvero importante che una di queste opzioni venga considerata. Ma dobbiamo vedere come queste vengono prodotte. Non vogliamo usare combustibili vicini a zero emissioni se emettono molte emissioni a monte.

Crediamo che ci siano tre principali fonti energetiche che possono svolgere un ruolo importante nella produzione di carburanti a zero emissioni nette e sono energia rinnovabile, biomassa e gas naturale con CCS (Carbon Capture and Sequestration).

Tutti i carburanti prodotti e l'elettricità rinnova-

bile diventeranno dominanti nel campo del mix di combustibile marino.

Una cosa davvero importante è sottolineare che tutti questi potenziali scenari sono praticamente collegati a ciò che accadrà nel sistema energetico globale. Ovviamente, se ci aspettiamo una massiccia elettrificazione del sistema energetico globale, è plausibile pensare che i carburanti elettrici diventeranno dominanti nell'industria navale. Tutti questi scenari presumono che ci sarebbe un prezzo del carbonio che ridurrebbe il divario rispetto ai campi convenzionali. E ci sono molti compromessi tra i diversi carburanti a zero emissioni nette e il modo in cui sono in competizione tra loro.

Un altro elemento comune è che tutti i combustibili fossili stanno gradualmente scomparendo in modo molto minimale fino al 2050, e il Gnl fa parte di questi combustibili fossili che potrebbero avere qualche ruolo all'inizio, ma non è una soluzione a lungo termine nel contesto della decarbonizzazione.

Ci sono potenziali soluzioni che possono risolvere il problema delle emissioni a lungo termine e raggiungere l'obiettivo IMO, ma queste soluzioni che dovrebbero entrare nel mercato nel 2030/2040 hanno ora implicazioni.

Abbiamo bisogno di agire per far sì che ciò accada e quali sono le azioni che sono necessarie al momento?

Prima di tutto ci dovrebbe essere un maggiore coinvolgimento nella discussione politica al fine di chiarire quali potrebbero essere le leve politiche da adottare, e dovrebbe essere basato su un approccio scientifico e ovviamente si dovrebbe ricorrere ad un metodo. Vi è la necessità di stabilire - questo è molto importante per i porti - la creazione di un'infrastruttura di bunkeraggio a zero emissioni di carbonio e il porto avrebbe un ruolo chiave per adottare e sviluppare infrastrutture di questo tipo.

Potrebbe esserci una sorta di spazio per stabilire rotte commerciali che sono a zero emissioni di carbonio. Creare percorsi che possano incentivare l'uso di combustibili alternativi. I porti potrebbero essere un ottimo player e avere un ruolo molto importante, usare i dati per informare il modo in cui la decarbonizzazione può essere gestita.

Il regolamento aprirà le porte a rischi, ma anche

ad opportunità. Opportunità di introdurre uno schema di incentivi e promuovere lo sviluppo tecnologico per risolvere e offrire soluzioni al problema. Si può guardare all'attuale potenziale, e alla futura disponibilità di carburanti a zero emissioni, e osservando il commercio in cui i partner portuali possono avere diverse disponibilità di fonti naturali e possono ora indicarci quale dei potenziali combustibili potrebbe essere più fattibile.

Per concludere, i punti chiave che ho toccato nella mia presentazione: l'industria navale si sta progressivamente trasformando e dovrebbe decarbonizzarsi.

Anche la nuova politica dovrebbe agire a breve, medio e medio-lungo termine. A breve termine è un mezzo per avere una nuova tecnologia che migliorerà l'efficienza. A medio-lungo termine apre la porta ad alcuni rischi, ma anche a molte opportunità, opportunità che possono essere sfruttate agendo ora. Il porto può sicuramente giocare un ruolo chiave in questa transizione.

Quello che è certo - ha osservato Raptis - è che qualunque sia il futuro del carburante per la navigazione, avremo bisogno di molta energia rinnovabile per alimentare l'intera economia e il settore dei trasporti, compreso lo shipping.

Detto questo, vorrei invitare Mattia Cecchinato di Wind Europe a discutere del ruolo dei porti. Un terzo dei porti europei è già impegnato nella produzione di energia rinnovabile. E' importante ascoltare la sua opinione.

Mattia Cecchinato
Wind Europe



“Lavoro per Wind Europe, siamo fondamentalmente l'Associazione europea dell'energia eolica; rappresentiamo l'intera catena di fornitura, quindi abbiamo produzione di turbine, ma anche utenze e distributori. Oltre alla produzione di componenti, forniamo anche quella parte della supply chain che è il cuore della logistica” ha esordito Cecchinato.

L'industria eolica è ormai matura, copriamo il 14% della domanda di energia europea con 18,5 giga watt da sistemi eolici offshore.

Wind Europe sta tentando di semplificare e armonizzare i percorsi in tutta Europa.

Quando parliamo di logistica, i porti svolgono ovviamente un ruolo chiave. Essi sono l'interfaccia tra la catena di approvvigionamento terrestre e il mare, da dove arrivano i componenti e dove avvengono l'installazione ed il funzionamento.

Per questo motivo, come Wind Europe, vogliamo garantire che i porti siano pronti per le nuove installazioni, per un carico maggiore, per venti invernali più forti.

Ciò è in linea con le strategie europee, ad esempio la strategia di decarbonizzazione della

Commissione europea prevede 400 giga watt di batterie di generatori a vento entro il 2050. Vi ricordo che oggi abbiamo 18,5. Questo è molto importante per noi e questo è il motivo per cui abbiamo creato la piattaforma portuale, che è stata recentemente stabilita un paio di anni fa, di cui fanno parte ora 14 porti.

I porti hanno esperienza nel settore eolico come in Danimarca o nei Paesi Bassi che servono un totale di 16 parchi eolici. Abbiamo porti che si avvicinano a nuove tecnologie come La Nouvelle con i galleggianti, e porti che producono componenti che distribuiamo in Europa, come La Coruna che produce stazioni galleggianti di cemento.

Quello che cerchiamo di fare con queste piattaforme portuali è dare agli scali che operano nel settore eolico un posto dove possano incontrarsi, condividere conoscenze e buone pratiche, imparare gli uni dagli altri e condividere strategie e approcci. L'anno scorso volevamo dare un chiaro segnale all'industria eolica e sottolineare l'importanza dei ruoli. Così abbiamo sviluppato insieme alla consulenza di BVGA UK la visione del porto per il 2030. Sulla base dei nostri scenari, entro il 2030 dovremmo avere più o meno 70 GW da impianti eolici offshore. Ciò significa un enorme aumento delle operazioni marittime che concentriamo su porti, installazioni, operazioni e manutenzione, repowering e commissioni. I porti hanno il potenziale per contribuire direttamente e indirettamente, al 5,3% della riduzione del costo energetico livellato e, naturalmente, questo traduce un grande risparmio delle spese in conto capitale per l'industria eolica. Ma il messaggio principale che volevamo dare è che i porti hanno bisogno di investimenti per adattare la struttura a ricevere turbine eoliche più grandi, nuove tecnologie e anche un maggior numero di installazioni.

Quest'anno la piattaforma portuale sta facendo un lavoro congiunto con la task force mobile perché i galleggianti come sapete sono una nuova tecnologia. Siamo vicini alla commercializzazione, ma richiederà nuove logistiche, nuove infrastrutture, una nuova area di sosta, un progetto più elevato. Quindi è molto importante agire in anticipo, iniziare un dialogo per capire quali sarebbero i requisiti, perché sapete

benissimo che l'adattamento e la creazione di nuove strutture non avviene da un giorno all'altro. Questo per noi è molto importante, riconosciamo l'importanza dei porti.

Spero, ha detto Sotris Raptis a conclusione della seconda Sessione, che andrete via con altre idee su come navigare in questo nuovo mondo, usando le nuove tecnologie.





Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale

Livorno: Piombino: Le isole

Costruire una realtà unica ed interconnessa





FIRESIDE CHAT

Kurt Bodewing

Pino Musolino

Per chiudere il ciclo degli interventi della mattina, Isabelle Ryckbost ha annunciato “una piccola, ma importante sessione”, una fireside chat, una chiacchierata tra il presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino e Kurt Bodewing, già coordinatore europeo per il corridoio Adriatico Baltico, che da poco ha assunto il ruolo di coordinatore delle Autostrade del mare.

Musolino ha iniziato il colloquio con il politico tedesco, già conosciuto ai tempi del precedente incarico, chiedendo come si trova in questa nuova avventura.

“Le prime impressioni sono molto buone, specie guardando il tuo porto nel nord Adriatico. Non mi sono concentrato su tutti i porti d’Europa, cerco di avviare un dialogo con tutte le associazioni europee del comparto marittimo ed è stato davvero interessante notare che il settore portuale è così vasto, con molti aspetti interessanti. Riteniamo sia necessario rivedere alcune cose perché è chiaro a tutti che i porti stanno cambiando ed è bene poter contare sul supporto finanziario di Motorway of the Sea (Mos), ma vediamo questo anche come una strategia di Mos”.

Saresti così gentile da darci ulteriori dettagli?

“Penso che nel primo periodo di Mos ci siano stati grandi eventi con centinaia di partecipanti ed era ciò di cui avevamo bisogno. Ma ora è meglio avere un approccio basato sul mare, perché se in breve tempo vogliamo avere un’alternativa reale e sostenibile al trasporto terrestre, dovremmo guardare più in dettaglio alle esigenze specifiche regionali. A tale proposito abbiamo iniziato con il workshop Atlantique, a Dublino alcune settimane fa, indetto al momento

giusto, in attesa della decisione sulla Brexit. Che sia soft Brexit o no, o che rimanga, cosa che preferirei, ma qualunque sia la decisione, la connettività dell'Irlanda è sul tavolo. Se ci sarà Brexit allora il trasporto via terra non sarà lo stesso del passato, e quindi ci saranno nuove sfide, ma anche nuove opportunità per i porti in Europa”.

Ora che abbiamo rotto il ghiaccio, voglio andare un po' oltre. E' in corso una discussione sul Fondo sociale europeo (FES) che eroga una significativa quantità di fondi. Abbiamo visto un forte squilibrio tra la quantità di denaro concesso per la connettività terrestre e quella portuale, saremo in grado di avere una distribuzione diversa, un suo riequilibrio, perché - come hai giustamente sottolineato - avere una perfetta connettività a corto raggio è essenzialmente un'estensione della connettività terrestre, o dovremmo alzare un po' la nostra voce per cercare di essere ascoltati?

“Sì, capisco il tuo desiderio, ma la realtà è un'altra. Se finanziamo il progetto di due tunnel in Austria che fanno risparmiare due ore sulla rotta dal Mar Baltico al Mare Atlantico, anche i porti sono interessati dall'investimento nell'infrastruttura terrestre.

Ma anche con le Autostrade del Mare abbiamo l'opportunità di finanziare progetti.

Per esempio per una migliore connessione con i corridoi terrestri, perché poi c'è sempre la questione dell'ultimo miglio dei porti. Quello che cerchiamo di fare con SEF, con la nuova regolamentazione SEF, è ora finalizzato. Stiamo solo aspettando la proposta di bilancio sul budget, ma poi abbiamo questo schema: come finanziare ciò che serve per nuove costruzioni, cosa per la manutenzione. Questo è il primo passo. Il secondo è ottenere dalla Commissione un bilancio definitivo: abbiamo avuto 23,8 miliardi, ora se la decisione sarà accettata ne avremo 36. Ma non è abbastanza. In Europa abbiamo una lacuna importante nelle infrastrutture e nei porti. Quindi discutiamo sui nuovi strumenti finanziari ed è per questo che farò il prossimo seminario a Novembre a Roma. Cerchiamo di discutere su come possiamo ottenere denaro. Nella prima sessione, ho visto le slide di Matt Stone sulla

decarbonizzazione nel 2050: questo è il nostro comune obiettivo. Dobbiamo investire e abbiamo bisogno di un nuovo strumento.

Con l' Ecobonus possiamo fare passi avanti nella direzione della decarbonizzazione per dare altri soldi ai porti, che saranno molto attivi in questo campo. E questo è combinare entrambi. Abbiamo più soldi che in passato e abbiamo il SEF, ma non è abbastanza. Abbiamo un piano d'azione per il finanziamento delle infrastrutture che cerchiamo di raggiungere a Novembre e poi guardiamo anche a quale potrebbe essere un obiettivo concreto per il futuro”.

Cosa possiamo fare per migliorare la connettività in Europa. La prima cosa che mi viene in mente è collegare il Nord Africa con il Mar Nero, in particolare con un trasporto marittimo a corto raggio e con il MOS.

Quali progressi possiamo aspettarci nel quadro della revisione della Rete Ten-T nel 2023?

“Il mio obiettivo è definire MOS in modo migliore rispetto al passato. Sarebbe giusto dire che solo un core-port può agire con altri o possiamo dire che due core-port possono lavorare insieme. Guardando fuori dell'Ue e quindi i porti del Nord Africa, come possiamo ottenere maggiori volumi e portare la merce con spedizioni più brevi e non con i trasporti terrestri ai nostri clienti dentro o fuori dall'Ue? E' un buon tema per la consultazione pubblica alla revisione Ten-T. Fino al 17 Luglio hai l'opportunità di dare il tuo consiglio e la famiglia dei porti potrebbe essere uno dei protagonisti in questa discussione pubblica. Ne parleremo anche al prossimo forum MOS il 21 Giugno a Bruxelles. Questa consultazione pubblica potrebbe essere lo strumento per portare la vostra voce nella Commissione”.

Grazie, come avete sentito, dobbiamo essere meno timidi e iniziare a spingere di più il nostro programma. Siamo stati troppo gentili probabilmente negli ultimi anni. Ultima domanda:

puoi definire una cosa molto positiva che hai trovato nell'organizzazione e un punto critico che non ti aspettavi o che non vuoi trovare.

“La scena marittima è molto aperta alle sfide che stanno arrivando e la decarbonizzazione è una di queste. Penso che anche i costruttori navali o gli armatori potrebbero essere un po’ più veloci. Posso dire questa apertura mentale a ciò che è necessario nei prossimi 30 anni, una corsa veloce per verso la decarbonizzazione, sia molto importante e sono molto felice che nella parte marittima il dialogo vada in tale direzione. Non ci sono critiche, anche se niente è così buono che non può essere migliorato”.

save the date

forum MOS
21 Giugno 2019
Bruxelles



MEMORANDUM

PRIORITIES OF EUROPEAN PORTS FOR 2019 - 2024

Isabelle Ryckbost

segretario generale Espo



Il pomeriggio si è aperto con l'evento più atteso di Espo Conference 2019, la presentazione da parte del segretario generale Isabelle Ryckbost del memorandum preparato per la nuova Commissione ed il nuovo Parlamento europeo: "Priorities of european ports for 2019 - 2024".

Le consultazioni elettorali nei Paesi europei, ha esordito Isabelle Ryckbost, porteranno alla formazione di una nuova Commissione europea del Parlamento e probabilmente anche nuove priorità ed una nuova visione dell'Europa. Per noi è stata un'occasione per riflettere sulle nostre preoccupazioni, sfide e priorità. Il memorandum che presentiamo oggi è il risultato di questa riflessione.

I porti hanno ruoli molto diversi nelle diverse responsabilità. Abbiamo regole tradizionali

come gateway per creare relazioni commerciali, portare merci dentro e verso l'entroterra. Nell'innovazione energetica, con la Blue Economy che sta guadagnando importanza anche per gran parte dei porti passeggeri, per collegare l'Europa e le isole. I porti fanno anche parte dell'ultima, ma non meno importante, supply chain delle emergenze umanitarie.

Il nostro memorandum, dice cosa fanno i porti per l'Europa e cosa fa l'Europa per i porti. Ciò che si può fare, perché è importante mostrarvi come i porti possono contribuire all'Europa di domani, alla sua competitività. Quindi il nostro memorandum non è solo una lista della spesa di ciò che chiediamo all'Europa di fare o non fare ma, è ciò che è legato alla governance del porto.

I porti sono facilitatori di un vero ecosistema portuale al servizio dei loro clienti: molteplici

interessi, un'ampia comunità portuale e una più ampia gamma di parti coinvolte. Ora è disponibile un quadro legislativo solido, ma flessibile. Implementiamo nuove regole (PSR e GBER) e sfruttiamo i vantaggi! Gli accordi di cooperazione nel settore marittimo devono essere monitorati più da vicino e valutati.

Inoltre, i porti rivendicano una maggiore autonomia finanziaria che resta un'incognita nei piani di sviluppo e gestione. L'Europa deve abbracciare lo sviluppo dei porti perchè diventino finanziariamente più autonomi. Le Autorità portuali soddisfano più che mai le responsabilità sociali, ma agevolazioni e sconti per l'efficienza energetica devono rimanere volontari, poichè gli enti gestori non possono trasformarsi in esattori fiscali.

Investire negli scali significa investire nella competitività dell'Europa. Servono 48 miliardi nei prossimi dieci anni. È necessario un forte budget del Connecting Europe Facility (CEF) dei Trasporti, per completare la Rete Tent-T. La revisione delle sue linee guida è un'opportunità per "aggiornare" la Rete alle nuove esigenze del

mercato. I porti meritano più della quota del 4% del bilancio CEF che può essere utilizzato anche per la digitalizzazione e decarbonizzazione. I progetti Ports e MoS devono essere considerati come transfrontalieri. Voglio sottolineare che il confine transfrontaliero non è solo terrestre, ma anche marittimo. Riteniamo che anche le importazioni debbano essere considerate come un'entità transfrontaliera. Mettendo in risalto l'importanza dei collegamenti multimodali dell'entroterra, oggetto di un progetto europeo su cinque.

Altro aspetto importante riguarda la digitalizzazione di cui si è discusso al mattino. La digitalizzazione migliora efficienza, safety e security, oltre alle prestazioni ambientali della supply chain. Riteniamo inoltre di poter ridurre i costi di manutenzione attraverso soluzioni digitali. I porti possono essere veri e propri centri di digitalizzazione in cui tutti gli stakeholder mettono insieme i dati nelle piattaforme digitali. Operatori pubblici e privati devono avere il coraggio di condividere le informazioni e coin-





ACCORCIA

le distanze.

IL PONTE PER L'ELBA: FINO A 100 PARTENZE AL GIORNO IN ALTA STAGIONE OGNI VENTMI MINUTI C'È UNA PARTENZA A TUA DISPOSIZIONE!

Moby e **Toremar**, le uniche due compagnie presenti tutto l'anno, sono il ponte per l'Isola d'Elba. Stesso livello di servizio di altissima qualità. Fino a **100 partenze al giorno** che vi permettono di raggiungere le meraviglie dell'Isola d'Elba.

Potete partire davvero quando volete per la vostra vacanza. Sulla linea Piombino-Portoferraio, durante il periodo di alta stagione, avrete tante partenze tra cui scegliere, mediamente ogni venti minuti. **Collegamenti tutto l'anno** per l'isola anche con Cavo, a distanza di soli 30 minuti e Rio Marina, con traversate di soli 45 minuti.



**PARTI
PRIMA!**

La formula Parti Prima ti permette di viaggiare sulle corse MOBY e TOREMAR anche con un orario antecedente a quello prenotato, salvo disponibilità.



Info e prenotazioni: www.moby.it - www.toremar.it

volgere gli scali più piccoli. L'European Maritime Single Window deve essere adottato in stretta sinergia con i porti, coinvolgendo le Autorità marittime e doganali a tutti i livelli.

I porti giocano anche un ruolo importante nella digitalizzazione e nella decarbonizzazione. L'Europa deve sostenere investimenti che attuano la decarbonizzazione e strategie per i cambiamenti climatici, ed i porti possono guidare l'economia europea in questo passaggio, dato che il 90% di essi si trova nella zona urbana o in quella vicina. L'Europa deve anche monitorare l'attuazione dell'obiettivo IMO per l'emissione di CO2 da parte delle navi nel 2023. È necessario sviluppare un piano di transizione graduale, ma obbligatorio, verso combustibili più puliti che garantisca la qualità dell'aria e la decarbonizzazione, cominciando con l'allargamento di una Emission Control Area (ECA) in Europa, in stretta collaborazione con tutte le parti interessate. Riteniamo necessaria l'esenzione fiscale per l'energia elettrica fornita da terra alle navi, così come un approccio tempestivo e armonizzato sugli scarichi dagli scrubber. Riteniamo, inoltre, che i porti sostengano in maniera efficace le iniziative dell'Unione europea per garantire un sistema aperto di scambi commerciali. L'Europa dovrebbe assumere un

ruolo guida nell'aggiornamento delle norme del Wto che non riguardano solo i Paesi ad economia di mercato, ma anche quelli che si basano su altri sistemi economici, perché ci deve essere un commercio equo tra tutti i partner commerciali.

È necessaria un'Europa forte e unita per far fronte al volatile commercio globale. Ma relazioni commerciali aperte sono sostenibili solo se esiste una parità di condizioni a livello globale.

Anche per questo motivo, pensiamo che il 2019 Eu-China Strategic Outlook debba essere implementato.

La vicenda Brexit dimostra l'importanza del mercato unico ed in caso di uscita del Regno Unito, la Rete Ten-T deve essere garantita per gli scambi all'interno dell'Ue-27.

Abbiamo 114 porti membri di Ecoports e 34 sono certificati PERS. Tutti gli scali devono essere trasparenti in merito alle prestazioni ambientali e contribuire ad affrontare le sfide di oggi. Sempre più porti stanno mostrando apertamente il loro track record ambientale ed azioni trasparenti.

Ultimo ma non meno importante, l'attività politica dell'Ue. I porti europei sono partner strategici nella costruzione di uno sviluppo sostenibile, competitivo e di un' Europa smart. E' necessario un coordinamento tra la politica dei trasporti e di altri settori a livello europeo. Come un forte impegno da parte dell'Autorità per la concorrenza dell'Ue per salvaguardare il ruolo strategico dei porti europei nel libero mercato. Piattaforme per i soggetti interessati devono essere accolte favorevolmente, ma non sostituiscono una consultazione adeguata nel processo legislativo, restano importanti una migliore regolamentazione e adeguate valutazioni.

Questo, in sintesi, è quello che cercheremo di ottenere nei prossimi cinque anni.



SESSION 3



NUOVI RUOLI



Bogdan Oldakowsky

segretario generale Baltic Ports Organization

Robert Hall
Cushman & Wakefield



Dopo l'attesa presentazione del memorandum, nel pomeriggio sul palcoscenico del Teatro Goldoni è andata in scena la terza Sessione, moderata da Bogdan Oldakowsky segretario generale della Baltic Ports Organisation.

"Questa sessione è breve, ma dobbiamo dire molte cose. Abbiamo sentito varie parole nelle sessioni precedenti: digitalizzazione, cambiamenti climatici, emissioni, nuove tecnologie, decarbonizzazione. Ora dobbiamo parlare di nuovi ruoli. Ascolteremo cinque presentazioni", ha annunciato Oldakowsky.

Il primo relatore è stato Robert Hall, international partner per la logistica della società Cushman & Wakefield, una delle maggiori società private del mercato immobiliare mondiale con sede a Chicago che ha parlato di come sta cambiando la distribuzione.

"Siamo agenti immobiliari e potrebbe sembrare strano essere qui, ma siamo consulenti di molti investitori ed operatori nel settore della supply chain e di quelli che saranno anche loro clienti.

Ci sono molti temi comuni di cui si è parlato stamat-

tina, immagino sia rassicurante che l'industria della logistica globale che attualmente vale 5,6 trilioni di dollari, nei prossimi cinque anni crescerà a 7 trilioni di dollari. Un ritmo di crescita enorme che porterà con sé nuove sfide: l'aumento dei volumi e dei costi di trasporto. Mentre la vera carenza è la congestione stradale, argomento molto trattato questa mattina.

Da una prospettiva immobiliare, ci sono questioni da affrontare: la percentuale di spazi liberi adibiti a magazzino nelle zone limitrofe ai porti, è a minimi storici, meno del 4%. Gli operatori del settore a causa degli affitti elevati devono aumentare i prezzi ai loro clienti, così ne risente tutto il comparto del rifornimento e dello stoccaggio. Inoltre, il trasporto merci nella sola Europa è destinato a triplicare entro il 2050, visto che i costi operativi in realtà stanno aumentando fino all'80%, si verifica una vera esplosione dei costi che si ripercuote sulla manodopera e l'assunzione di personale.

Sapete che in Europa macano 150.000 camionisti e che il 20% del personale operativo nei magazzini sono prossimi all'età della pensione? Così l'automazione sta diventando davvero importante per la carenza di manodopera.

In termini di sostituzione dei lavoratori andati in pensione, i porti stanno facendo da apripista nel modo per come hanno fatto ricorso alla digitalizzazione, ma c'è urgente necessità di assumere lavoratori esperti che possano far funzionare i sistemi più complessi.

Il settore manifatturiero sta già integrando con successo l'automazione e l'innovazione dell'Industria 4.0 nei processi produttivi.

In Europa, attualmente è in corso di sperimentazione un prototipo di e-Barge per il trasporto fluviale di contenitori su chiatte che potrebbe togliere 23.000 camion dalle nostre strade. Considerato che sono in circolazione 6 milioni di mezzi pesanti, si parla di una quota dello 0,4%, almeno in questa fase embrionale.

Il costo del trasporto di merci arriva al 50,3% della spesa complessiva ed è qui che l'automazione, dove il settore portuale ha aperto la strada, può davvero aiutare. L'impatto dell'automazione e del cambiamento dello stile di vita è davvero significativo.

Il trasporto combinato è fattibile?

Il programma Ten-T 2007-2013 Core Network

Corridor (CNC) ha già investito oltre 8 miliardi di euro in 30 progetti prioritari per facilitare la circolazione di merci e persone lungo i principali corridoi europei.

E' stato elaborato un vero programma sull'intermodalità che prevede l'uso di chiatte, ferrovia e strada e anche con la Via della Seta proveniente dalla Cina, ma al momento il 70% del trasporto su strada non può essere sostituito da un'altra modalità di trasporto quando parliamo di ultimo miglio.

Avviandosi alla fine della sua relazione, Hall ha mostrato una slide relativa alle varie dorsali economiche dell'Europa che per la loro forma curvata hanno preso il nome di "Banana".

Ten-T fa tutto parte di questo, ma prendendo in considerazione lavoro, domanda e produzione, si nota che il Blue Banana che collega i porti, c'era già 25 anni fa.

Abbiamo la UK Banana, per il mercato inglese. Mentre Irish Banana è collegata con il trasporto marittimo a corto raggio alla Rete Ten-T dove si concentra il 40% del traffico.

I traffici dall'Europa continentale al Regno Unito, porteranno beneficio, attraverso la nuova Banana Iberica, ai porti di Valencia ed Algeciras.

Come consumatori, piuttosto che professionisti, continuiamo a guidare la crescita, mentre il settore della distribuzione delle merci affronta le sfide della congestione, dei costi e degli obiettivi ambientali con il partenariato pubblico-privato.

C'è l'opportunità di trasformare l'intero comparto.

Le future Banane Logistiche sono disegnate tenendo conto di trasporti multimodali alternativi, così la conclusione è che oggi abbiamo la soluzione, ma la vera sfida è realizzarla.

Joyce Blik

Digital business solutions
porto di Rotterdam



Joyce Blik, direttrice Digital business solutions del porto di Rotterdam ha preso la parola, quale secondo relatore della Sessione, per illustrare i passi da compiere per diventare un porto digitale.

Dirigo il dipartimento del porto di Rotterdam che lavora per costruire un porto digitale che sia effettivamente connesso. Come è stato detto in precedenza, il mondo sta cambiando rapidamente e il digitale deve essere parte delle nostre strategie, della nostra visione, ma è essenziale andare avanti a livello operativo. In passato ho dovuto apprendere molte cose che ora posso condividere perché ciò che dobbiamo fare in un porto digitale, non è solo ottimizzare il nostro scalo, ma anche andare incontro alle esigenze dei nostri clienti e facilitare il loro lavoro. I clienti devono venire per primi, questo è il nostro obiettivo.

L'ingresso nel mondo dei trasporti di alcuni colossi dell'e-commerce come Amazon e l'utilizzo di nuove App, secondo Joyce Blik, significa che nel 2019... è finita la ricreazione. Ma la strada della digitalizzazione rappresenta anche un'opportunità.

Non possiamo più scherzare, Amazon è entrata nella logistica, Google ha investito un miliardo di dollari in società di logistica in flexBoard. Noi marittimi non possiamo più giocare, dobbiamo avere un porto digitale. I partner di oggi potrebbero non essere i partner di domani.

Nel complesso della digitalizzazione e del cambiamento, stanno entrando sulla scena altre realtà che si basano principalmente sulla digitalizzazione e sulle piattaforme. Questo significa che anche noi, comunità portuali e società marittime tradizionali, dovremo fare un passo avanti se vogliamo competere. C'è molto da migliorare nella logistica. Ci sono ritardi nelle spedizioni, sono coinvolte molte transazioni e il 25% dei camion sulle strade sono vuoti.

Cosa dobbiamo fare come porto, come Autorità portuale?

Abbiamo definito una sorta di modello che condividiamo con altri scali in cui guardiamo prima all'automazione, quindi lavoriamo verso alcuni sistemi integrati con le comunità portuali come Rotterdam o Barcellona. Da lì in poi abbiamo iniziato a integrare i nostri sistemi di comunità portuale con le connessioni nell'hinterland, come i porti interni e così abbiamo scoperto sempre più che dalla digitalizzazione possiamo solo avere benefici.

Il livello successivo a cui stiamo lavorando è quello di collegare i porti perché le navi, soprattutto portacontainers, toccano vari scali in Europa. Siamo condizionati da come hanno lavorato in precedenza, per esempio ad Amburgo, quindi nel nostro porto di Rotterdam, la strategia non si concentra solo sul nostro scalo, ma scambiando i dati con Amburgo.

Per esempio, rendendo più veloce lo scambio di informazioni relative ai servizi feeder tra questi due porti. Questo è davvero un cambiamento digitale, non solo da un lato tecnico, ma anche della cooperazione, creando un ecosistema.

Non possiamo farlo da soli, né Amburgo né la

comunità portuale di Rotterdam o di Amburgo. Serve una collaborazione tra più porti, che siano nostri concorrenti o nostri partner di questo ecosistema.

Questa è la vera sfida. Ciò che abbiamo imparato è di procedere a piccoli passi. Solo scoprendo come trarre beneficio reciproco e con una condivisione di intenti. Ciò sarà molto prezioso. Significa che ci stiamo muovendo verso una nuova generazione di porti, con soluzioni davvero smart di connettività e interoperabilità.

Una delle cose che abbiamo fatto a Rotterdam

sta iniziando a funzionare adesso. Con l'IMO possiamo condividere dati in un linguaggio comune e usarli effettivamente per migliorare l'efficienza in porto, la supply chain e tutte le opportunità menzionate prima.

Possiamo farlo solo con un sistema decisionale operativo, condividendo informazioni tra i vari soggetti della comunità portuale, riducendo il tempo di attesa nel porto del 20%. Così da andare avanti insieme, passo dopo passo.

Sascha Treppte

Business Development
Duisburger Hafen AG



A salire sul palco per presentare la sua relazione in merito allo sviluppo degli hub interni europei per il transhipment delle merci nei traffici con la Cina, è stato Sascha Treppte, responsabile Business Development di Duisburger Hafen AG. Questa società, come noto, è proprietaria e gestore del porto di Duisburg, il più grande scalo interno del mondo ed il principale hub logistico dell'Europa centrale.

Il porto di Duisburg è un nuova realtà in questo campo. Parlo di un argomento conosciuto, non della Via della Seta marittima, ma della "Cintura Economica della Via della Seta". Il collegamento tra l'Asia e l'Europa in treno non è certo nuovo. Il presidente cinese Xi Jinping parla con

grande enfasi della connessione ferroviaria tra i due Continenti.

Noi consideriamo il porto nell'hinterland come gli altri porti, perché abbiamo la stessa funzione, più o meno, anche noi colleghiamo players internazionali, siamo responsabili della gestione di carichi che arrivano da tutto il mondo, più di quanto abbiamo fatto in passato.

Negli scambi su questa direttrice, la maggior parte della merce viene trasportata da navi sulle rotte marittime. Secondo le statistiche, le spedizioni che attraversano gli oceani vanno dal 90 al 95% del volume totale e solo il rimanente 5% -10% è destinato al trasporto ferroviario e aereo.

Tuttavia, se si considera il percorso di crescita

del collegamento ferroviario Asia - Europa, negli ultimi anni si è verificato un'enorme sviluppo, relativo non solamente ad un anno, ma ininterrottamente per quasi dieci anni. Il servizio è iniziato nel 2011 molto lentamente, con soli 17 treni, ma la crescita è proseguita costantemente e anche le prospettive future sono positive.

Dipende da quali statistiche si guardano. Alcune dicono che l'intero volume potrebbe crescere fino a 750.000 teu nei prossimi dieci anni. Altre fonti ritengono possibile arrivare a due milioni di teu.

I 6.300 treni che lo scorso anno hanno collegato l'Asia all'Europa, hanno trasportato da 400 a 500.000 tonnellate. Corrispondente al 2% del volume su questa relazione commerciale. Questo significa che il traffico ferroviario sta effettivamente crescendo ed ha quasi raggiunto quello aereo.

Qual è il ruolo di Duisburg?

Siamo orgogliosi di dire che circa il 30% dei treni che vanno dall'Asia all'Europa e viceversa, attraversano il nostro porto. Questo si traduce in circa 35-40 treni a settimana. Nel 2018 abbiamo movimentato circa 130.000 teu.

Ovviamente, il successo del nostro porto è stato sostenuto dai cinesi nel 2014, a circa un anno di distanza dall'annuncio nell'autunno 2013 della "Cintura Economica della Via della Seta". Il presidente Xi Jinping ha visitato il nostro porto ed è incredibile per me, ogni volta che viaggio in Cina, constatare quanta visibilità ci ha dato questa visita, anche tra gli scolari. Se chiedi a un cinese cosa conosce dell'Europa, è abbastanza probabile che menzionerà Duisburg, solo per il fatto che Xi Jinping lo ha visitato.

Cosa ci rende di successo?

Ho valutato questa domanda da due punti di vista.

Questa è la prima: siamo il più grande hinterland hub in Europa. Si può anche dire che siamo il più grande porto dell'entroterra del mondo (di nuovo è una questione di statistiche): lo scorso anno abbiamo gestito più di 4 milioni di teu e questo ci colloca tra i 40 porti

più grandi, compresi quelli di mare in tutto il mondo.

Quello che è importante per gli spedizionieri sulla Via della Seta, è che stiamo offrendo molti collegamenti dall'entroterra verso destinazioni interne. Il nostro servizio ferroviario, la nostra rete ferroviaria, offre più di 400 collegamenti a settimana a più di 90 destinazioni dirette e questo è ciò che i caricatori cercano.

In secondo luogo, a Duisburg offriamo una risposta ai porti, rispetto ad una migliore qualità dei servizi ferroviari. Quelli dall'Asia verso l'Europa e ritorno sono cresciuti, ma naturalmente ci sono alcuni problemi da risolvere, come l'affidabilità e stiamo lavorando per renderla migliore.

Riguardo l'agenda digitale del porto di Rotterdam, ritengo che la maggior parte dei porti marittimi abbia un'agenda digitale, ma se si guarda al traffico reale Asia - Europa, deve essere un'agenda digitale per il traffico dell'entroterra e collegare gli hinterland anche attraverso gli hinterland.

A Duisburg abbiamo una visione digitale per essere più efficienti, ma non per ultimo, riteniamo che oggi si può avere successo solo se creiamo una solida partnership. Non possiamo cambiare il mondo da soli, quindi cerchiamo collaborazioni, stiamo lavorando insieme a compagnie cinesi e siamo coinvolti in progetti internazionali.

La mia ultima osservazione, se parliamo di digitalizzazione nel settore della logistica, è relativa all'importanza di nuovi attori indipendenti. I margini sono piuttosto bassi: gli operatori logistici non vogliono condividere perché temono di perdere le loro conoscenze, quindi sono profondamente convinto che abbiamo bisogno di partner indipendenti per aiutarci nella digitalizzazione.



Markus Kuckelhaus
vice presidente
Innovation and trend research DHL

Il quarto intervento della terza Sessione è stato quello di Markus Kuckelhaus, vice presidente Innovation and trend research DHL che ha affrontato il tema della digitalizzazione ed il futuro della supply chain.

“Il mondo sta cambiando negli ultimi 200 anni, anche se non ne siamo proprio consapevoli. Se dovessi parlare dell’impatto dei cambiamenti registrati nei porti negli ultimi vent’anni, direi che sono stati tanti e bisogna esserne consapevoli e stabilire cosa è necessario fare. Ma non è cambiato solo il mondo portuale, anche l’intera filiera.

Ci sono nuovi soggetti che stanno entrando nella logistica. Di alcuni di loro abbiamo sentito parlare oggi, tipo Amazon ed altri grandi gruppi che stanno facendo il loro ingresso in questa attività, ma anche altre società più piccole con nomi che forse non avete mai sentito, fatemi menzionare Lalamove. E’ una start up con sede a Hong Kong che offre servizi on-demand valutati più di un miliardo di dollari Usa e solo una persona del pubblico qui in sala la conosce... Molte di queste nuove start up scompariranno presto, ma alcune in futuro avranno ruoli importanti, per questo bisogna essere preparati al cambiamento.

Perché queste società stanno entrando in questo futuro?

Perché hanno questi grandi numeri in testa, vedono l’opportunità digitale. Se il mercato dell’Innovation Technology vale 1,3 trillioni di dollari non ha una grande importanza, ma sono grandi numeri e per questo tali compagnie cercano di entrare nel mondo della logistica smart.

Secondo uno studio di McKinsey, molte di queste opportunità digitali riguardano la filiera. Se vedete il potenziale del fatturato della digitalizzazione, due terzi di questo è riferito alla filiera. Quindi molti possono pensare che la digitalizzazione sia una minaccia, ma in realtà è un’enorme opportunità.

Come puoi affrontare questa opportunità?

Se guardiamo al mondo della logistica di oggi, vediamo che non siamo molto lontani dalla digitalizzazione. Se prendiamo il numero di air waybills, il tipico documento del trasporto merci via aerea, adesso raggiungiamo circa il 50% digitale e 50% non digitale. Se guardiamo ai nostri magazzini in generale, l’80% sono gestiti manualmente e ogni volta che si parla di automazione dobbiamo sempre tenere in mente che l’80% della nostra filiera lavora in modo manuale e non tutti dispongono di tecnologia digitale, dunque c’è sempre un lavoro da fare.

Come si affronta questo tema?

Abbiamo bisogno di essere molto attenti a ciò che accade intorno a noi. Pensiamo sia importante non lavorare sulle soluzioni per essere vicini ai nostri clienti. Dobbiamo tenere in mente che non siamo noi quelli che trovano le

soluzioni del domani e abbiamo bisogno di forti partnership, con istituti di ricerca e giovani start up e anche grandi società tecnologiche.

Quando ci chiedono qual è la più grande invenzione nella logistica, la risposta è: il container che ha 60 anni. Dunque qual è l'innovazione?

Bisogna pensare non tanto al trasporto oceanico, ma alla logistica di città. Abbiamo bisogno di nuovi mezzi di trasporto specificatamente per trovare soluzioni in città molto congestionate.

Altro argomento topico da affrontare è che molti nostri clienti sono passati da vendere prodotti a vendere servizi, il che ha un grosso impatto nella logistica. Qualcuno non vuole più vendere pneumatici, ma ruote come servizio, ovviamente ci sono delle implicazioni sulla logistica che sta dietro a tutto questo.

Parlando poi di blockchain, è una buona tecnologia che ci aiuta ad usare la digitalizzazione, ma è un settore frammentato. Come si può trovare una blockchain a cui tutti possono partecipare?

Noi stiamo testando varie soluzioni. Una cosa in cui crediamo veramente è che quando usiamo le tecnologie, lo smartphone etc, allora

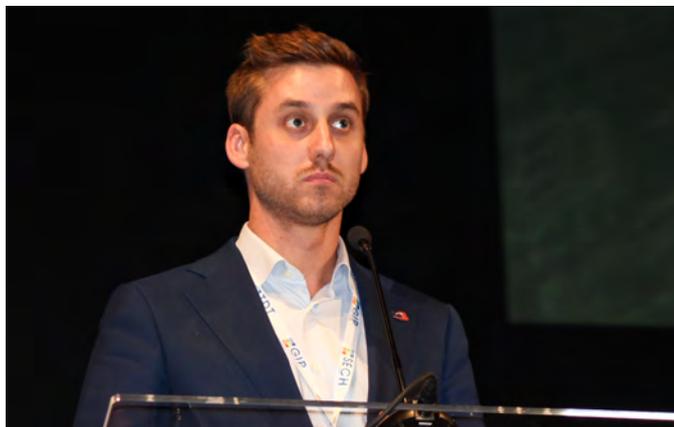
possiamo usarlo anche per la logistica. Crediamo che darvi una guida su come il futuro può apparire sia importante, ma è più importante cosa ci fate con questa guida.

Avere questa strategia, questa guida, è importante ma quale sarà il passo successivo?

Noi guardiamo anche cosa fanno gli altri per imparare da loro e se troviamo delle buone pratiche, ne parliamo con i nostri clienti, testando poi queste soluzioni per vedere cos'è che veramente funziona, quali benefici ci sono.

Quando si arriva all'approccio innovativo ne discutiamo con i nostri partners (start up), ma se ci vogliono due anni per siglare un contratto, a quel punto la tecnologia non è più innovativa.

I tuoi partners crescono con te. Abbiamo centri innovativi in Germania, a Singapore, in America e se mi riferisco a porti o Autorità portuali, è importante essere molto pragmatici e lavorare concretamente, mostrare loro di essere aperti alle discussioni, perché viviamo in un mondo che sta cambiando, dobbiamo essere consapevoli di questo cambiamento e bisogna farlo oggi e insieme.



Sam Quintelier

responsabile
Cargo Business Development
Brussels Airport Company

L'ultimo relatore della terza Sessione è stato Sam Quintelier, responsabile Cargo Business Development della Brussels Airport Company che ha affrontato il tema del trasporto aereo merci come nuovo partner multimodale dei porti.

Lavoro per l'aeroporto di Bruxelles. Vi chiederete cosa ci fa qui un aeroporto?

Vi spiego che cosa facciamo, come aeroporto cargo e come team, così vedrete il collegamento che c'è tra porto e aeroporto.



SISAM
WE DELIVER

SHIPPING AGENCY | PROJECT AND BREAK BULK CARGO | BULK LIQUID | LOGISTICS LOGISTICS AND WAREHOUSING

www.sisam.it

Molti di voi non avranno mai conosciuto l'aeroporto di Brussels a pochi km dal centro della città, il cuore d'Europa. Siamo un aeroporto misto, abbiamo sia aerei passeggeri che cargo, o quelli usati da DHL, quindi tutto lo spettro degli aerei nel nostro aeroporto.

Siamo anche più di un aeroporto, noi abbiamo la nostra zona cargo dedicata, un terminal cargo paragonabile a quello che c'è nei porti, è un hub di logistica e una grande zona che raggruppa tutti gli stakeholder come compagnie aeree, spedizionieri, Agenzia delle dogane, etc sono tutte lì in questo hub.

Quindi capirete che non siamo così diversi da un porto di mare o interno.

Le persone come considerano il trasporto aereo? Probabilmente pensano alla sicurezza, credono sia più veloce ma più caro, dall'altro lato è affidabile e si possono soddisfare molte richieste. Il trasporto marittimo invece, movimentata grandi quantità di merci, è lento ma più economico. Può gestire merci alla rinfusa oppure containers e quindi dov'è il punto d'incontro, l'intersezione tra questi due sistemi?

Porti e aeroporti hanno a che fare con le agenzie governative, basti pensare alle Dogane, alle agenzie o autorità che regolano il commercio di prodotti alimentari. Alcuni porti sono specializzati in settori di nicchia, digitalizzazione, innovazione e trasparenza e in tutti questi campi noi e voi, porti e aeroporti, possiamo lavorare insieme.

I prodotti di nicchia per esempio, l'e-commerce: l'anno scorso la Dogana belga ha facilitato l'e-commerce dall'Asia verso l'Europa, in particolare il Belgio.

Così, insieme al porto di Anversa abbiamo proposto il Belgio come una soluzione di logistica integrata. A Marzo abbiamo organizzato una missione congiunta in Cina, viaggiando per una settimana in diverse città per promuovere questo concetto, per spiegarlo a tutte le parti interessate, facendo seminari e conferenze stampa e adesso condividiamo i contatti.

Un altro settore di nicchia nel quale lavoriamo insieme, è quello dei prodotti agricoli. Anche

se qualche traffico di questo tipo ha scelto il trasporto marittimo perché magari non è così importante che vengano consegnati velocemente se sono ben mantenuti in un contenitore. Noi ci siamo resi conto di questa variazione e quindi abbiamo pensato che per questa merce andasse meglio un porto vicino a noi, così ci siamo uniti col porto di Anversa. Abbiamo parlato di come diventare una comunità e come costruirla, per gestire tutta la filiera, creando centri di eccellenza all'interno della comunità, dando valore a tutto ciò.

Passando alla digitalizzazione, a soluzioni cloud, abbiamo una piattaforma open data, con molte applicazioni, alcune sviluppate da noi, alcune da altri partners, ma tutte si integrano in questa piattaforma.

Usiamo gli stessi partners tecnologici, siamo distanti 30 km l'uno dall'altro, quindi molte di queste cose funzionano per tutti e due. Ad esempio l'applicazione per la gestione delle merci, integrata con le compagnie di trasporto su camion, trovando soluzioni e creando valore aggiunto.

Infine, bisogna condividere con le agenzie governative e pensare insieme alle soluzioni, lavorando insieme noi costruiamo una visione comune.

La nostra visione per il futuro è che ora siamo un aeroporto, ma stiamo diventando un centro di affari, una piattaforma logistica ed un hub intermodale. Nei prossimi due anni svilupperemo questa visione, lo stiamo già facendo, e tutte queste modalità di trasporto diverranno unite e connesse.

DIBATTITO



moderato da **Richard Ballantyne**,
amministratore delegato
British Ports Association

Faig Abbasov, Marco Conforti,
Daan Schalck, Lisa Graham,
Sotiris Theofanis.

I PORTI
DEL
FUTURO

Cosa pensate sul futuro del settore? ha chiesto Ballantyne.

Secondo Abbasov lo shipping è un'attività molto importante per l'economia e lo sviluppo globale, ma è anche vincolato alle responsabilità definite dall'Accordo di Parigi (sui cambiamenti climatici e la riduzione di emissioni di gas serra a partire dal 2020, ndr). Quindi è un settore che deve pensare a ridurre le emissioni e alla decarbonizzazione, così come a diminuire l'inquinamento dell'aria. Questi due aspetti, per le organizzazioni ambientali come la nostra, vanno mano nella mano e sono tutti e due molto importanti e devono essere affrontati entrambi. Sono contento che siano presenti nel Memorandum presentato questa mattina. Dobbiamo affrontare velocemente la transizione energetica, usando combustibili che riducano le emissioni di gas serra. La strada è in salita, è anche cara, ma è necessaria.

Marco Conforti ha evidenziato come gli interventi della mattina abbiano parlato di enormi cambiamenti, rischi, rivoluzione dei modelli economici tradizionali... Ci sono molti punti interrogativi per il futuro: l'anidride carbonica, le tecnologie. Ma ci sono anche altre realtà che vengono fuori, come la Cina, che sono rimaste inalterate per secoli. Credo che si possano trovare risposte a tutte queste domande, ma nessuno sa come sarà il futuro nei trasporti marittimi.

Da parte sua, Schalck valuta positivamente l'integrazione del porto di Gent con uno vicino. Come abbiamo sentito anche dall'esperienza del porto di Rotterdam, le collaborazioni sono molto importanti. Lo scorso anno quando l'antico porto di Gent si è unito con quello di Vlissingen e Terneuzen costituendo North Sea Port, anche due Paesi, Belgio e Olanda, si sono fusi. Come North Sea Port abbiamo avuto un anno di successi economici, grazie a nuove collaborazioni e pratiche adottate per combattere i cambiamenti climatici ed affrontare la digitalizzazione. Ma non sarà un porto solo a cercare una soluzione, ma una rete di partners di vari porti.



Faig Abbasov

shipping officer, Transport & Environment



Marco Conforti

vice presidente Confetra



Daan Schalck

Ceo North Sea Port



Lisa Graham

head of logistics & industrial research & insight EMEA di Cushman & Wakefield



Sotiris Theofanis

Ceo della Thessaloniki Port Authority

Lisa Graham si è definita una fan dei porti e del loro potenziale, del ruolo che essi possono avere nella logistica della supply chain. I porti sono stati catalizzatori per i cambiamenti, per l'adozione di nuove tecnologie.

Relativamente al cambiamento dei maggiori porti in Grecia, Sotiris Theofanis ha detto che quella di Salonicco non è più una Port Authority, ma un operatore portuale. Lo scorso anno, infatti, il 67% del capitale è passato a South Europe Gateway Thessaloniki Ltd, un consorzio composto da Deutsche Invest Equity Partners, Terminal Link e Belterra Investments. Per me, la cosa più importante nel nostro settore, è il ruolo del terminal operator globale che domina l'area, non solo in termini di volumi, ma anche in termini di network e questo è estremamente importante per i vantaggi che comporta. Nel nostro settore non si può lavorare senza un coordinamento e una cooperazione economica fra porti e terminal. Per la digitalizzazione e automazione, penso che ci siano dei rischi e bisogna vedere quale influenza avranno nella struttura organizzativa dei porti.

Il moderatore ha poi chiesto al Ceo di North Sea Port di parlare della situazione dell'inquinamento, della volontà di arrivare a porti ad emissioni zero.

Noi abbiamo una situazione particolare – ha risposto Daan Schalck - con i porti nei Paesi Bassi e Belgio: Anversa, Rotterdam e quelli sul Mare del Nord. Siamo responsabili del 40% delle emissioni di CO2, non solo nelle due regioni, ma nei due Paesi, 40% solo per questi tre porti. Se guardiamo all'ambiente e al clima, la prima cosa per mantenere le industrie nel nostro Paese (automotive, chimiche) bisogna guardare a questi aspetti e non solo allo shipping. Per questo lo scorso mese abbiamo chiesto tutti e tre insieme alla Ue, il riconoscimento di un progetto comune per realizzare una pipeline per stoccare la CO2.

Conforti come vede la situazione dei porti in Italia?

Abbiamo fatto un'analisi degli impatti di CO2 e dell'impronta ecologica nei porti e al momento siamo dentro i target del 2020. Non siamo molto inquinanti, abbiamo solo

il 10%. Ma questo non è sufficiente. E' vero che altri trasportatori, sia di mare che di terra, sono molto più inquinanti di noi, tuttavia siamo così grandi e dominanti che non possiamo non contribuire a trovare soluzioni positive. In questo vediamo un ruolo importante delle Autorità di Sistema portuale che diano regole per tutti, accordandosi sullo sviluppo futuro e non cercare una sola tecnologia, perché quella non sarà la soluzione. Questo per quanto riguarda i porti.

Come si fa a risolvere il problema delle emissioni, non si può risolvere da soli, devono intervenire tutti gli stakeholders?

Sono nel settore logistico dal 2003 - ha risposto Lisa Graham - e già allora c'era questo problema, anche se le misure sono cambiate negli ultimi 5 anni in vista dei targets 2020, 2025 e 2030. La motivazione sta nel fatto che le normative sono sempre più strette in ogni settore. Ci sono iniziative europee che fanno pagare chi inquina, quindi è necessario un

monitoraggio. Chiunque è coinvolto nella logistica deve essere motivato ad agire più velocemente, per esempio ricorrendo a combustibili alternativi o al trasporto multimodale.

Satiris Theofanis come vede questo inquinamento?

Prima di tutto la comunità deve capire che il target è comune. Mobilitare tutti gli stakeholders non è facile per i diversi interessi che hanno. Ad esempio i camionisti: ci sono regole e standard diversi anche fra Paesi vicini, non è facile ad essere onesti, ma è l'unica strada che possiamo percorrere, anche per quanto riguarda gli armatori navali perché si tratta di iniziative su larga scala. Ci sono le leggi, ma da qui ad applicarle c'è molta distanza. Bisogna affrontare questo problema delle emissioni nei prossimi due o tre anni.

Faig Abbasov qual è il ruolo dei governi nazionali, tra incentivi e normative?

La responsabilità ce l'abbiamo tutti per ridurre





le nostre emissioni. I porti hanno un piede sulla terra e un piede in mare, alcuni clienti hanno a che fare col mare altri operano a terra e producono un maggiore inquinamento e questa è una cosa ingiusta. Il settore portuale per ora è l'unico settore che per l'Ue è fuori dai target di decarbonizzazione e non è soggetto a misurazioni a livello europeo, questo deve cambiare. Nei confronti della crisi climatica dobbiamo agire ora perché ci vorrà molto tempo affinché le azioni possano materializzarsi. Queste possono essere prese a livello europeo e poi estese a livello globale per assicurarsi che tutti le seguano.

Appurato che tutti abbiamo delle responsabilità, Conforti chiede chi deve iniziare ad agire, le Autorità portuali? I gestori? Sono d'accordo con le responsabilità menzionate prima... anche i terminali non sono puliti, tutte le categorie dicono di essere pulite, ma non funziona così perché l'ambiente è uno e lo shipping è la più grande industria globale. I maggiori stakeholders non sono europei e non appartengono a nessun standard internazionale. Ho apprezzato molto della direttiva 2050 di cui abbiamo parlato stamani, dobbiamo lavorare tutti. Se si riduce la velocità della nave risparmi carburante ma hai bisogno di più navi. Il costo del carico è molto alto e se dividi il costo del carico per le ore di viaggio viene molto alto. Il problema della qualità dell'aria deve essere sempre affrontata.

Daan Schalck ritiene necessario pianificare bene il programma della nave, come i camion che arrivano nei nostri porti senza creare ingorghi al traffico, per questo serve una piattaforma aperta ed una mente organizzativa.

Infine dal pubblico seduto in platea sono state rivolte alcune domande circa le iniziative a livello europeo per ridurre le emissioni di CO2 nel settore delle crociere. Il Gnl può essere il futuro? Quale vedete come combustibile futuro?

Ci sono un paio di navi da crociera convertire a Gnl - ha risposto Faig Abbasov - ma non c'è molta differenza nella combustione. Quando bruci Gnl hai comunque emissioni di CO2, meno rispetto al bunker ma produce metano. Il metano è il più importante gas serra che annulla tutti gli effetti benefici che potrebbero esserci se passassimo al Gnl. Per questo motivo non è né una soluzione transitoria né una soluzione attuale. C'è un costo per lo shipping e per i porti perché per far funzionare le navi con Gnl hai bisogno di infrastrutture. Per il passaggio a Gnl bisogna reinvestire nella flotta nei prossimi dieci anni.

Ma, ha concluso Abbasov, terminando anche il dibattito, se vogliamo fare qualcosa si può: ad esempio spegnere i motori all'attracco, pensare a navi ibride come passaggio di transizione. Ci sarebbe anche la soluzione del plug-in all'attracco, ma è più a lungo termine.

ECONOMIA MARITTIMA ITALIANA

Alessandro Panaro
responsabile dell'area di ricerca
Maritime & Mediterranean Economy
SRM



A chiudere la prima giornata di Espo Conference, Isabelle Ryckbost ha chiamato Alessandro Panaro, responsabile dell'area di ricerca Maritime & Mediterranean Economy di SRM che ha presentato un'analisi sull'economia marittima italiana.

Panaro ha dovuto però sintetizzare la sua relazione a causa di un imprevisto. Il tetto in vetro del Teatro Goldoni ha una copertura sottostante che nel pomeriggio è stata aperta, lasciando ammirare la bellezza del manufatto ai presenti, ma anche di illuminare con la luce del sole il palcoscenico e lo schermo dove venivano proiettate le slide, impedendone la visione.

Parlando del ruolo crescente del Mediterraneo nell'economia marittima, Panaro ha elencato una serie di dati significativi: incremento del 500% del traffico contenitori a partire dal 1995; 19 porti movimentano oltre un milione di teu; nel Mediterraneo passa il 20% del traffico mondiale; con una quota dell'83% del commercio via mare tra Italia e Mediterraneo; 983 milioni di tonnellate di merci attraversano il canale di Suez e lo Short Sea Shipping gestisce 611 milioni di tonnellate.

Se guardiamo all'Italia, i nostri porti movimentano 492 mln di tonnellate:

190 mln di traffico ro-ro e 250 mln di rinfuse, oltre a 53 milioni di passeggeri. Il valore dell'import-export via mare ammonta a 254 miliardi di dollari.

L'intera area MENA (Middle East and North Africa) sta aumentando la sua competitività. Il divario tra i porti del Sud e del Nord del Mediterraneo si è molto ridotto tra il 2004 e il 2018, così come sta diminuendo anche il divario con il Northern Range.

L'analisi dei porti container, divisi per area geografica, evidenzia infatti il nuovo ruolo del Mediterraneo che dal 2008 al 2018 ha visto aumentare la propria quota di mercato dal 36% al 41%, grazie anche all'incremento del traffico nel canale di Suez. Mentre nello stesso periodo, la quota di mercato del Northern Range è scesa dal 46% al 39%.

Altro argomento, le dimensioni delle mega-ships nei porti italiani e del Med e l'influenza delle Alliance nei traffici. Interessante anche la connessione tra lo sviluppo del settore ro-ro e l'incremento dell'automoto-

rive. Nel 2007 sono state vendute 72 milioni di auto, diventate 93 milioni nel 2017. Nello stesso periodo la dimensione delle navi car carrier è aumentata del 20% ed il numero di queste unità è salito da 580, con una capacità di 2,64 mln di veicoli, a 754 navi capaci di trasportarne 3,99 mln.

Significativo anche l'impatto della Nuova Via della Seta che porterà ad un incremento delle relazioni commerciali tra i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo e la Cina, che nel 2020 avrà un valore di 269,4 miliardi di dollari Usa. SRM stima che nel 2020 il commercio tra Italia e Area MENA sarà pari a 99,6 miliardi di dollari.

Sempre maggiore, infine, sarà il ruolo delle Free Zone. Attualmente sono 4.500 in tutto il mondo. Hanno creato 68 milioni di posti di lavoro e generato scambi per un valore di 500 miliardi di dollari.



CHI INQUINA PAGA

Silvia Maffii
co-fondatrice e
amministratore delegato
di Trasporti e territorio (Trt)



La seconda giornata di lavoro si è aperta con una sessione dal tema: "Perfezionare ed applicare il principio: chi usa paga e chi inquina paga" nell'ambito del trasporto.

Ne ha parlato Silvia Maffii co-fondatrice e amministratore delegato di Trasporti e territorio (Trt), che ha presentato lo studio Ue "Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport externalities"

Lo studio aveva l'obiettivo di verificare i costi relativi alle infrastrutture del trasporto e di analizzare le misure economiche che vengono applicate in Europa per internazionalizzare i costi.

"Alla base del lavoro - ha detto Silvia Maffii - c'è l'importanza del trasporto, preconditione essenziale per il funzionamento della società moderna, intesa come benessere delle persone e dell'economia.

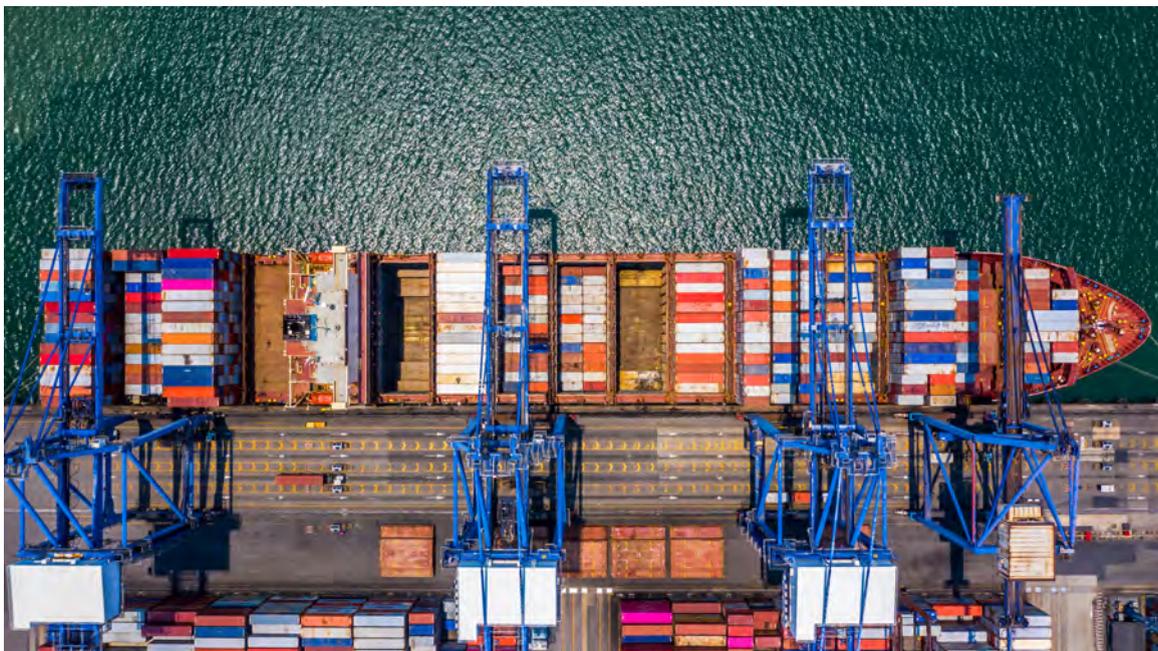
Il trasporto, tuttavia, genera una serie di effetti esterni (inquinamento, rumore, incidenti, ecc.) che si ripercuotono sulla società ed i cui costi - ha proseguito - in assenza di un deciso intervento politico, difficilmente ricadono sugli attori del trasporto. In totale i costi esterni del trasporto, svolto in qualsiasi modalità, ammontano a circa 720 miliardi di euro, non considerando i costi derivanti dal congestionamento, specialmente stradale, pari al 4,8% del Pil dei 28 Stati della Ue. Le tasse e gli oneri per il servizio stradale, ferroviario e fluviale, escludendo quello marittimo, assommano a 370 miliardi, pari al 2,5% del Pil europeo.

costi esterni trasporto
720 miliardi

tasse e oneri
370 miliardi

L'analisi ha riguardato tutte le tipologie e, per quanto concerne il trasporto marittimo, sono stati considerati 34 porti europei. Ne è risultato che le tasse e gli oneri relativi a tale modalità ammontano a 1,8 miliardi.

In definitiva, ha concluso Maffii lo studio evidenzia come, in generale, gli operatori del trasporto subiscano solamente la metà dei costi diretti, al netto dei costi fissi delle infrastrutture mentre, al contrario, il settore marittimo suole rispondere al principio "chi usa paga", visto che gli introiti totali derivanti dagli oneri portuali risultano in linea con i costi totali delle infrastrutture".



“chi usa paga”

70

MARE BONUS E LNG



Edoardo Rixi

viceministro
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

“Il Governo sta lavorando per affrontare le sfide della logistica portuale perché il Mediterraneo possa diventare il secondo pilastro del sistema logistico europeo”.

Per fare questo non vanno potenziate solo le banchine, ma è necessario rivedere tutta la catena logistica.

“L’Italia -ha proseguito- è una penisola, è vero, ma in realtà è come un’isola con le Alpi che dividono il traffico, più che il mare”.

In questo scenario, ha spiegato Rixi, aprirsi alla Via della seta è una scelta che ha dei rischi ma anche vantaggi che devono essere commisurati, per aumentare la capacità di penetrazione e non rischiare che il traffico passi nel Mediterraneo senza fermarsi nei nostri porti.

“È vero che la geografia del nostro Paese non aiuta, costruire o modificare una linea ferroviaria è molto più complicato che in altri paesi europei, ma per me la grande scommessa è concludere i corridoi Ten-T”.

Per Rixi serve un lavoro che abbia una visione a 10-15 anni, come quando, ha detto, si costruiva un acquedotto: “Quella generazione sapeva che non ne avrebbe usufruito, lo avrebbe fatto quella successiva”.

Come già il ministro Toninelli, focalizzando l'attenzione sui porti, il viceministro ha sottolineato l'importanza di una "rivisitazione" delle regole portuali perché le Autorità di Sistema non rischino di essere fermate nel loro operato da una struttura troppo rigida. "Attraccare in un porto europeo fa risparmiare 5-8 giorni di navigazione. Questo significa meno emissioni e soprattutto vantaggi economici a livello mondiale che aumentano la competitività dei Paesi europei".

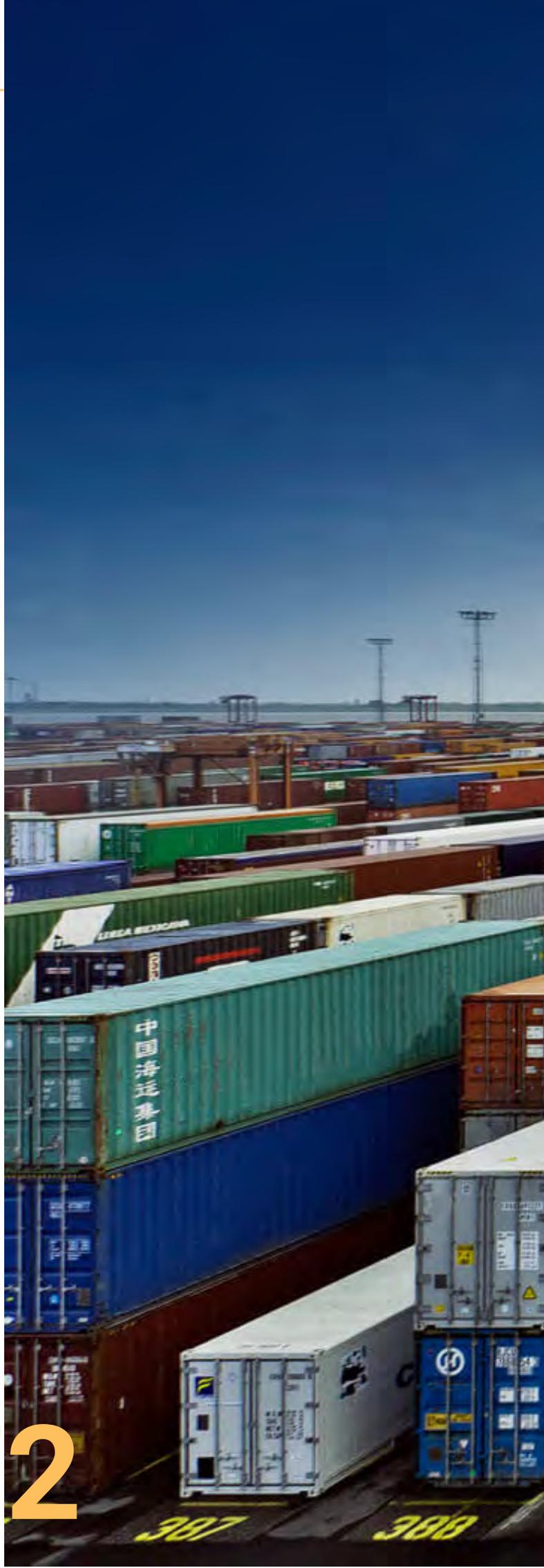
All'indomani delle elezioni, i temi su cui secondo Rixi si deve aprire una discussione a proposito di porti e portualità sono due: "Una nuova concezione del Mare Bonus con la possibilità che Paesi come l'Italia riescano a trasferire le merci da strada al mare, visto che come ho già detto, modificare ferrovie e strade in Italia ha costi ambientali e economici elevati."

L'autotrasporto, ha sottolineato, deve essere concepito a livello europeo non alternativo, ma integrativo a quello marittimo, puntando sull'intermodalità come sistema più efficiente su ogni tratta.

L'altro tema è legato all'uso di Lng: "Ridurre le emissioni di navi merci e passeggeri non solo in mare ma anche in banchina, anche alla luce del fatto che i nostri porti sono per la maggior parte inseriti in centri abitati, lavorando anche sull'elettrificazione".

Tutto questo perché si possa tornare ad avere un ruolo centrale nel Mediterraneo e in Europa, dato che i nostri porti sono i punti più vicini per tutto quello che arriva da Nord Africa e Oriente.

"Dobbiamo -ha detto concludendo- essere meno conflittuali e avere una visione consapevole delle differenze di ruolo tra pubblico e privato, perché ognuno faccia la sua parte ma con una visione globale di insieme".



SESSION 4



Moderatore dell'incontro
Yves Adriaensen, del porto di Anversa

Hanno partecipato al tavolo Iana Dreyer, fondatrice e editrice di "Borderlex": "The new trade environment: impact on Europe and its ports" (l'ambiente del nuovo commercio: impatto sull'Europa ed i suoi porti), il capitano Hans Huygens, Marina militare belga, capo del Military Assessment and Planning, European Union Military Staff (Eums): "The new geopolitical environment: impact on maritime trade and ports" (Il nuovo ambiente geopolitico: impatto sul commercio marittimo e sui porti) e Mark Watts, coordinatore di UK Transport in Europa (UKTiE): "Brexit: what is next?" (Brexit: cosa accade dopo?).

IL NUOVO COMMERCIO E L'AMBIENTE GEOPOLITICO

“Il commercio mondiale è fortemente condizionato dalla guerra commerciale tra Usa e Cina” ha esordito la signora Dreyer - e, naturalmente, si ripercuote anche sulla Ue. In generale gli Usa hanno applicato mediamente un aumento dei dazi del 3,1% che, nel caso della Cina, ha toccato anche l'8,3%, con proiezioni che indicano aumenti addirittura fino al 27,8%”.

Le ragioni di tutto ciò sono essenzialmente geopolitiche, dovute, almeno in buona parte, alla preoccupante crescita cinese e alla necessità di ridurre la dipendenza dalla Cina stessa.

Le preoccupazioni degli Usa, secondo Dreyer, sono uno dei fattori di crisi della World Trade Organisation (Wto), crisi innescata a sua volta dai modelli economici dell'ex celeste impero e tutt'altro che apprezzati dal presidente Trump. In particolare, gli Usa criticano i meccanismi per la nomina dei giudici dell'organo di appello della Wto, in cui, per non limitare la sovranità del loro stato, i rappresentanti americani siedono raramente.

“La guerra commerciale - avverte Dreyer - non è rivolta soltanto verso la Cina, la stessa Europa è colpita dai dazi statunitensi (basti ricordare quelli sull'alluminio) con comprensibile insoddisfazione degli aderenti alla Nato.

Per motivare le loro decisioni gli Usa invocano

Nella quarta sessione si è parlato de “Il nuovo commercio e l'ambiente geopolitico”. Moderatore dell'incontro Yves Adriansen, del porto di Anversa. Hanno partecipato al tavolo Iana Dreyer, fondatrice e editrice di “Borderlex”: “The new trade environment: impact on Europe and its ports” (l'ambiente del nuovo commercio: impatto sull'Europa ed i suoi porti), il capitano Hans Huygens, Marina militare belga, capo del Military Assessment and Planning, European Union Military Staff (Eums): “The new geopolitical environment: impact on maritime trade and ports” (Il nuovo ambiente geopolitico: impatto sul commercio marittimo e sui porti) e Mark Watts, coordinatore di UK Transport in Europa (UKTiE): “Brexit: what is next?” (Brexit: cosa accade dopo?).

Iana Dreyer

fondatrice e editrice
di “Borderlex”



non meglio definite ragioni di sicurezza e si servono, in realtà, delle tariffe per ottenere dai partners condizioni più vantaggiose in sede di ri-negoziazione dei trattati commerciali. In definitiva, in una situazione alquanto frammentata dove è difficile fare previsioni, per l'Europa si rende necessaria una politica commerciale che preveda anche nuovi accordi con altri partners, come, ad esempio, il Giappone”.

Mark Watts ha evidenziato come la Gran Bretagna mostri di avere più problemi con sé stessa che con la Ue; ciò finisce per instaurare un clima di incertezza che non rende immaginabile un nuovo accordo tra il Regno Unito e l'Unione, sopra tutto se si considera che i tempi sono ormai sempre più ristretti.

Si è quindi passati ad una tavola rotonda tra Yves Adriaensen, porto di Anversa, Mike Di Bernardo, vice direttore esecutivo del porto di Los Angeles e Christine Cabau Woehrel, vice presidente di Cma Cgm.

Cabau, ha evidenziato come per le compagnie marittime del terzo

Yves Adriaensen

Christine Cabau Woehrel



Mike Di Bernardo

millennio il fare fronte alla crescita dei traffici mediante una loro razionalizzazione rappresenti una delle sfide più impegnative.

“Ormai non si tratta più di gestire semplicemente la tratta tra un porto e un altro - ha spiegato Cabau - ma di sviluppare una catena logistica e una rete di distribuzione capace di

condurre alla realizzazione di un sistema portuale. Non a caso - ha continuato - la Cma Cgm si è impegnata a fondo nello sviluppo della logistica anche con la recente acquisizione di Ceva, uno dei più importanti operatori logistici del globo, accrescendo, in tal modo, la propria efficienza e la propria competitività”.



Anche Cabau ha sottolineato come il clima di incertezza influisca sensibilmente sul commercio mondiale; fattori come la Brexit, la guerra commerciale Usa-Cina e le conseguenti quanto imprevedibili reazioni dell'economia impongano agli operatori del trasporto marittimo, in particolare alle compagnie di navigazione, sostanziosi rafforzamenti dei propri servizi. La soluzione potrebbe trovarsi anche nell'intrecciare nuove relazioni commerciali con aree produttive prossime alla Cina, ma non soltanto, come, ad esempio, il Messico. La relatrice ha concluso lanciando l'idea di costituire delle supply chain sostenibili, in modo da alleggerire le pressioni derivanti dall'incertezza dei flussi di traffico, causa già per sé stessa di effetti negativi.

La parola è quindi passata a Di Bernardo che ha posto l'accento sulla grande sfida derivante dalla competizione commerciale tra Stati Uniti e Cina.

“Per il porto di Los Angeles - ha detto Di Bernardo - tutto questo si è tradotto in un incremento del numero delle navi che vi fanno scalo, ciò rende indispensabile che la supply chain sia pronta ad assimilare i nuovi volumi di traffico, pena il congestionamento dell'intera catena logistica”.

Un'ulteriore conseguenza di tale fenomeno, con il contestuale aumento delle esportazioni verso altri Paesi, tipo il Vietnam, è derivata poi dal declino dei traffici in esportazione dagli Usa verso la Cina.

Anche per Di Bernardo, dunque, è necessario sviluppare la supply chain anche dal punto di vista del flusso delle informazioni, muovendo il carico il più velocemente possibile in modo da aumentare così l'efficienza e la produttività.

SESSION 5



moderatore dell'incontro
Jose Fernandez, Commissione Ue

Hanno partecipato Theo Notteboom, professore di Port and Maritime Economics and Management e direttore del Center for Eurasian Maritime and Inland Logistics (Cemil) – “Characteristics and role of the European ports in a new world” (Caratteristiche e ruolo dei porti europei in un nuovo mondo) e Cleopatra Dumbia-Henry, presidentessa della World Maritime University, Transport 2040 – “Automation, Technology, Employment - the future of work” (Automazione, tecnologia, occupazione – il futuro del lavoro).

I NUOVI PORTI

Per Notteboom, il sistema portuale europeo - è venuto a trovarsi nel contesto di un nuovo mercato in cui si sono create tensioni fra la necessità di adeguarsi al sistema globale e la connotazione "localistica" dei porti. Il radicamento locale deve indurre le amministrazioni portuali a rendersi capaci di produrre un positivo riflesso economico ed un valore strategico per le regioni di riferimento.

"Tuttavia - ha detto Notteboom - per rendersi competitivo, un porto deve differenziare le attività e mostrarsi duttile alle esigenze del cliente".

Per gli scali marittimi, dunque, acquistano importanza, non solo il tonnello movimento, ma anche altre componenti, come l'integrazione della supply chain, l'impatto economico, la digitalizzazione e i fattori ambientali. Anche in questo caso possono ingenerarsi tensioni tra le due "anime" rappresentate dalla competizione e dalla cooperazione che oggi devono caratterizzare un porto. E' proprio in tale scenario - ha sentenziato Notteboom - che il ruolo di un'Autorità portuale impone immediatamente

una riflessione: ne abbiamo ancora bisogno?

"La risposta è sì perché le necessità basilari non sono mutate e hanno estremo bisogno di un soggetto che sappia coordinarle agendo nell'ambito della pianificazione portuale, della gestione di beni pubblici, etc".

Caso mai, secondo Notteboom, c'è da verificare quale tipo di ruolo debba giocare l'Authority tenendo conto del fatto che, sebbene tutti i modelli gestionali tendano al bene della comunità locale, sempre più spesso si verificano pressioni per aumentare il profitto ad ogni costo. Oggi si assiste ad uno scontro tra i vari modelli di gestione portuale, caratterizzati, a seconda dei casi, da indirizzi di natura più privatistica o più pubblicistica. Possiamo, dunque, domandarci se tali modelli potranno mai trovare una qualche forma di convergenza o se, invece, saranno sempre più diversi e confliggenti.

Cleopatra Doumbia-Harry ha posto in evidenza che il commercio marittimo è destinato a crescere ancora e continuerà ad esercitare pressioni sempre maggiori sulle strutture

Cleopatra Doumbia-Henry

portuali e sugli scali che si troveranno di fronte alla necessità di movimentare volumi di merci in continuo aumento, il che li condurrà inevitabilmente ad espandere sempre di più il fenomeno dell'automatizzazione.

I porti completamente automatizzati sono già una realtà, ma si tratta di realizzazioni recenti mentre i porti "tradizionali" diventeranno sempre più digitalizzati e gli standard di sicurezza ed efficienza nell'uso delle infrastrutture portuali disponibili è destinato a cambiare in meglio. Su circa 1.300 infrastrutture dedicate al traffico contenitori nel mondo, il 97% non è automatizzato, il 2% è semi-automatizzato e l'1% è completamente automatizzato; fra questi ultimi ricordiamo i terminal di Maasvlakte II (Rotterdam), Qingdao Qianwan (Cina), Long Beach-Los Angeles, Tanger Med (Marocco).

E' facile comprendere come l'automatizzazione potrà proiettare effetti negativi sull'occupazione; in questo senso gli studi indicano che le attività lavorative nei terminal contenitori che potrebbero essere più soggette al rischio di automatizzazione riguardano quelle legate alle riparazioni e manutenzione, agli autisti di mezzi pesanti e dei mezzi di piazzale, ai portuali, ai gruisti. Meno a rischio, invece, si dimostrano le attività di supervisione dei piazzali e delle aree terminalistiche.

Nel settore del trasporto aumenterà il bisogno di risorse umane altamente qualificate, gli effetti dell'automatizzazione e della tecnologia sono, del resto, abbastanza prevedibili e incidono maggiormente su attività lavorative scarsamente qualificate per cui sarà necessario adottare sistemi di riqualificazione professionale formando lavoratori per le nuove specializzazioni.



Theo Notteboom

CONCLUSIONI



tavola rotonda moderata da Wim van de Camp,
membro del Parlamento europeo

Hanno partecipato Zeno D'Agostino presidente dell'AdSp del mar Adriatico orientale e vice presidente Espo, Magda Kopczynska direttrice per il trasporto su acqua nel Direttorato Generale per la Mobilità e Trasporto della Commissione europea, Eamonn O'Reilly, presidente Espo, Pawel Wojciechowski coordinatore europeo per corridoio Ten-T Tirreno-Alpi e Lieselot Marinus direttrice per lo shipping e le politiche commerciali di Ecsa (European Community's shipowners association).

Pawel Wojciechowski



Lieselot Marinus

Eamonn O'Reilly



Magda Kopczynska

Le due giornate di lavoro di Espo si sono concluse con una tavola rotonda "New policy and new policy makers" (Nuova politica e nuovi responsabili delle politiche), moderatore Wim van de Camp, membro del Parlamento europeo.

"Lo shipping - ha esordito Marinus - è una delle prime industrie a soffrire dell'incertezza provocata dalle tensioni internazionali, per questo si chiede alla Commissione Ue di assumere una parte preponderante nel contesto geopolitico con l'intento, fra l'altro, di restituire alla Wto una posizione primaria atta a garantire il libero accesso ai mercati mondiali".

Il nuovo programma, che scaturirà dal rinnovato Parlamento comunitario e dalla nuova Commissione europea, dovrà dunque rendere più snelle le operazioni legate ai commerci marittimi internazionali e consentire, appunto, un accesso più libero ai mercati.

Per D'Agostino, la Commissione dovrà ben comprendere che i porti hanno subito mutazioni sostanziose - ha detto - e quindi è necessario adeguare anche l'approccio verso di essi: ormai non si tratta più di mèri "transport hub", ma di capi saldi sul mare in cui deve essere possibile sviluppare molteplici attività in grado di andare ben oltre lo sbarco e l'imbarco delle merci.

"Il porto - ha proseguito - può ben adattarsi ad accogliere insediamenti manifatturieri innovativi e legati alla Blue Economy, a Trieste, per esempio, si è stabilita un'attività dedicata alla realizzazione di droni sottomarini".

D'Agostino ha poi parlato della ragion d'essere e degli obiettivi delle Autorità portuali.

"Oggi - ha affermato - si ritiene che il ruolo e lo scopo delle Authorities sia circoscritto all'ambito locale o, tutt'al più, europeo, ma, in realtà, niente impedisce che esse possano agire anche a livello internazionale".

Secondo D'Agostino bisognerebbe guardare ai Cinesi che, sostenuti dalle scelte governative, sono liberi di venire ad investire dalle nostre parti. Possiamo non gradire questa situazione e avere in proposito anche idee tutte nostre sulla Via della Seta, ma, ad oggi, non ci è consentito operare negli altri continenti come essi (i Cinesi) stanno facendo.

In un'ottica europea, intanto, si rende necessario assegnare alle Reti del Trasporto Europeo (Ten-T) una funzione più marcatamente euro mediterranea, affrancandole dai limiti di una concezione strettamente europea e sottolineando il disagio per i Cinesi della mancanza di una politica comunitaria coerente nei confronti dell'Africa.

"E' necessario aiutare la Commissione a perse-

guire il miglioramento qualitativo dei porti indirizzandoli verso un maggiore sviluppo e agevolando una più decisa espansione dei loro scopi”.

Eamonn O'Reilly ha ripreso in parte le affermazioni di D'Agostino, sottolineando alcune priorità tra cui il riconoscimento del ruolo strategico degli scali marittimi, sopra tutto in considerazione dei Paesi Membri di natura insulare (Malta, Irlanda, Cipro) e della loro funzione di “facilitatori” dell'integrazione e della necessità di attivare processi di decarbonizzazione dei porti.

Magda Kopczynska ha voluto rimarcare l'ineluttabile necessità per l'Europa di prepararsi a fronteggiare la spietata concorrenza cinese. “Se guardiamo al programma che la Commissione Ue elaborò cinque anni fa - ha detto - non trovia-

mo traccia della parola Cina poiché essa veniva considerata in un contesto assai diverso”.

In tale ottica si rende necessario rafforzare il mercato interno perché, secondo la Kopczynska “non si può agire come un forte attore globale se non si è sostenuti da un mercato forte in casa propria”.

Si dovrà, quindi completare il riassetto dei mercati interni, a cominciare da quelle aree in cui è possibile fare di più e meglio.

L'Europa deve elaborare soluzioni che abbiano la capacità e la forza di costituire un modello il più possibile universale e, per fare ciò, è indispensabile assumere ogni iniziativa del caso a livello sia legislativo che tecnologico.

Al termine dei lavori è stato riconfermato che la prossima riunione di Espo si terrà nel 2020 a Oslo





MEDITERRANEAN
SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

**Da 40 anni con MSC al servizio
della clientela, verso le principali
destinazioni del mondo**



MSC OSCAR

19.224 TEU

197.362 DWT

395,40 M length overall

59 M width, 16 M draft

1.800 FEU reefer plugs

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)

E-mail: IT015-spadonia@mscspadoni.it

e-Doc No. Service Mode Company Name Allow Partial Load Contact Person Contract Party Telephone Service Contract Place of Receipt i-Dispatch e-Doc No. B/L No. Contract Party Telephone i-B/L Carrier Contact Office Service Type Telephone Company Name Service Type Cargo Ready Date Service Mode i-B/L Allow Partial Load e-Doc No. B/L No. Telephone Carrier Contact Office Telephone B/L Issue Place Service Type Place of Receipt Cargo Ready Date Service Mode Place of Receipt i-Dispatch e-Doc No. B/L No. Place of Delivery Carrier Contact Office B/L Issue Place Service Mode Contract Party i-B/L Telephone i-B/L e-Doc No. i-Dispatch Company Name Telephone i-Dispatch Cargo Ready Date Contact Person B/L Issue Place Place of Receipt i-B/L Service Contract i-B/L Service Contract i-Dispatch e-Doc No. Contract Party Cargo Ready Date Company Name i-Dispatch e-Doc No. Contract Party i-Dispatch e-Doc No. B/L No. Contract Party e-Doc No. B/L No. Telephone Allow Partial Load Service Type Cargo Ready Date i-Dispatch e-Doc No. B/L No. Contract Party e-Doc No. Telephone Allow Partial Load Company Name Telephone Company Name i-B/L e-Doc No. i-Dispatch Allow Partial Load Carrier Contact Office Cargo Ready Date i-Dispatch Contract Party B/L Issue Place Contract Party Service Contract B/L No. i-Dispatch

i-B/L

i-Dispatch

Evergreen i-B/L, i-Dispatch

Ever Innovative, Ever Efficient, Ever Reliable

By introducing the paperless i-B/L and digitalized i-Dispatch document transmission, Evergreen ShipmentLink portal is now offering a pioneering functionality to turbocharge your efficiency.

