



Notiziario

15 gennaio 2018

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXVI
Numero del 15 gennaio 2018

PORTI

I MAGGIORI PORTI BRITANNICI PRONTI AD AFFRONTARE LA TEMPESTA DELLA BREXIT Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

I CAMBIAMENTI NELLE IMPORTAZIONI CINESI DI RIFIUTI PRODUCONO CONSEGUENZE
NEL SETTORE DEL TRASPORTO MERCI " 6

TRASPORTO FERROVIARIO

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO NEL 2017 ED IN FUTURO SECONDO JULIA LAMB DELLA ERFA " 9

TRASPORTO STRADALE

NUOVI ITINERARI PER I GIGALINER IN GERMANIA " 13

TRASPORTO INTERMODALE

PORTI FRANCESI VARANO UNA NAVETTA INTERMODALE PER LA SVIZZERA " 15

TRASPORTI ED AMBIENTE

EMISSIONI SOLFOROSE: LE PROBLEMATICHE ANCORA APERTE " 17

INDUSTRIA

DNV GL: IL CAMMINO VERSO LA CLASSIFICAZIONE DIGITALE " 23

LOGISTICA

IL CAPITALISMO MODERNO HA APERTO UN NUOVO IMPORTANTE FRONTE
PER GLI SCIOPERI: LA LOGISTICA " 29

STUDI E RICERCHE

NAVI MARITTIME AD EMISSIONI RIDOTTE: CHI DOVREBBE PAGARE LA TRANSIZIONE
ALLA MODALITÀ ECOLOGICA? " 34

REEFER

INTERVISTA ALLA MAERSK CONTAINER INDUSTRY SULLA SUA AVVENIRISTICA TECNOLOGIA REEFER	Pag. 40
--	---------

SICUREZZA E PROTEZIONE

I PORTI STATUNITENSI RAFFORZANO LE DIFESE PER LA SICUREZZA INFORMATICA ALLO SCOPO DI RIDURRE IL RISCHIO DI ATTACCHI	" 47
--	------

IN CALENDARIO	" 50
----------------------------	------

15 gennaio 2018

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

PORTI

I MAGGIORI PORTI BRITANNICI PRONTI AD AFFRONTARE LA TEMPESTA DELLA BREXIT

Presso il porto di Tilbury nell'Essex, così come presso il suo rivale DP World London Gateway più a valle lungo il Tamigi, lo scenario è quello di un commercio internazionale privo di attrito.

Si tratta di un modello che gli operatori dei due porti ritengono possa continuare dopo la Brexit, anche nel caso che la partenza del Regno Unito dall'Unione Europea possa comportare una nuova frontiera doganale con il resto d'Europa.



I rischi conseguenti alla Brexit per il settore, tuttavia, sono ben noti.

Attualmente, il 95% dei traffici internazionali della Gran Bretagna viene movimentato per mezzo di navi, secondo i dati della Camera dello Shipping del Regno Unito.

Se dovessero essere introdotti controlli doganali materiali in seguito alla Brexit, ciò potrebbe avere un impatto "catastrofico" sui porti e sul trasporto marittimo britannici e potrebbe comportare chilometri e chilometri di code a Dover sulla costa sud-orientale dell'Inghilterra, avvisa Guy Platten, responsabile della Camera.

"Lo scenario da incubo sarebbe quello di avere vere e proprie frontiere doganali materiali... sarebbe assolutamente una catastrofe per i porti e per il nostro settore" si dice che abbia detto Platten.

"Improvvisamente ci sarebbero camion accatostati, partenze cancellate... l'intera filiera distributiva ne subirebbe tutte le conseguenze".

Dover, il più trafficato porto per traghetti d'Europa, attualmente movimentata circa 500 camion non appartenenti all'Unione Europea e circa 8.000 camion dell'Unione Europea al giorno.

Il gran numero suddetto sottolinea la forte dipendenza del Regno Unito dai traffici con i suoi vicini dell'Unione Europea.

Mentre pochi si aspettano che la movimentazione delle merci dopo la Brexit sia agevole come lo è adesso, alcuni degli operatori portuali stanno facendo passi proattivi per assicurarsi di essere in grado di superare la tempesta.

Il porto di Tilbury – un fondamentale centro di snodo marittimo al servizio di Londra – sta alacremente mettendo a punto piani per la propria espansione da 61 ettari, un'iniziativa finalizzata al potenziamento dei propri collegamenti di traffico con l'Europa successivamente alla Brexit.

Un nuovo terminal, il Tilbury2, sarà realizzato in prossimità delle sue attuali strutture, creando un nuovo molo ad acque profonde che consentirà ad un numero maggiore di traghetti di andare e venire ed incrementerà la capacità portuale di un quarto, secondo i piani annunciati nel corso del mese.

L'aggiunta di un nuovo terminal è essenziale per il più vasto piano di espansione da 1 miliardo di sterline del Porto di Tilbury.

Un'ordinanza di autorizzazione per tale sviluppo è già stata presentata e, se sarà approvata, ci si aspetta che il progetto diventi operativo entro la metà del 2020, subito dopo l'abbandono ufficiale dell'Unione Europea da parte del Regno Unito.

Charles Hammond, amministratore delegato della Forth Ports, che detiene la Tilbury Ports, afferma che i piani "metterebbero Tilbury nelle migliori condizioni" mentre il paese si avvia alla Brexit.

"Stiamo lavorando con la Border Force ed altre agenzie governative per far sì che il Tilbury2 sia adatto allo scopo quando la struttura aprirà nel 2020" ha dichiarato.

Il Tilbury Port, situato sulla riva settentrionale del Tamigi, si trova a circa 40 km a valle del Ponte di Londra ed il suo progetto di espansione dovrebbe andare avanti a prescindere dalla Brexit, afferma Hammond.

Tuttavia, la concorrenza fra i porti del Tamigi si è incrementata dall'apertura del rivale di Tilbury, il DP World London Gateway, anch'esso situato sulla riva settentrionale del fiume a Thurrock.

Il porto ad acque profonde, le cui operazioni sono effettuate dalla DP World di Dubai, è stato inaugurato a novembre del 2013 ed è in grado di movimentare le più grandi portacontainer del mondo.

Il voto della Brexit finora non ha comportato conseguenze per la strategia aziendale della DP World nel Regno Unito, dove essa gestisce un altro porto a Southampton.

“Dal momento del voto a favore dell’abbandono dell’Unione Europea, le attività hanno proceduto come al solito per la DP World nel Regno Unito e non riteniamo che possano cambiare” afferma Rajeev Shankar, portavoce della società.

“Noi siamo agevolatori di traffici globali e se il Regno Unito scambia di più con



l’Europa o meno con l’Europa la DP World nel Regno Unito, con la sua struttura logistica completamente integrata presso il London Gateway e presso il più produttivo terminal container britannico di Southampton, è

qui per assicurare che il Regno Unito possa movimentare merci in entrata ed in uscita in modo efficiente, affidabile e sicuro”.

Shankar ammette che per qualcuno dei clienti della DP World la Brexit rappresenti una preoccupazione e che c’è incertezza mentre le aziende aspettano di vedere quale tipo di accordo commerciale verrà concluso fra il Regno Unito e l’Unione Europea.

Il London Gateway, sostiene Shankar, tuttavia è in buona posizione per fronteggiare qualsiasi impatto potenzialmente sfavorevole derivante dai negoziati della Brexit.

Nel contempo, ha affermato, “lavoreremo con i clienti nuovi ed attuali al fine di far sì che i traffici siano il più possibile senza soluzione di continuità, quale che sia l’esito della Brexit”.

(da: hellenicshippingnews.com/thenational.ae, 2 gennaio 2018)

TRASPORTO MARITTIMO

I CAMBIAMENTI NELLE IMPORTAZIONI CINESI DI RIFIUTI PRODUCONO CONSEGUENZE NEL SETTORE DEL TRASPORTO MERCI

Le nuove limitazioni cinesi ai rifiuti importati, introdotte a partire dallo scorso 1° gennaio, si accingono a provocare notevoli implicazioni per i settori del trasporto merci, della logistica e della filiera distributiva internazionali, in particolare per i traffici di trasporto marittimo containerizzato di ritorno est-ovest, mentre è probabile che tali cambiamenti apportino un aumento dei costi per le filiere distributive a causa dei costi di imballaggio più elevati.

La Cina aveva annunciato nello scorso mese di luglio che a partire dal 1° gennaio dell'anno successivo avrebbe imposto limiti di qualità più rigorosi sul cartone importato, così come avrebbe vietato l'importazione di 24 tipologie di materie di scarto, fra cui la plastica e la carta mista, nel contesto dell'iniziativa del presidente Xi Jin Ping finalizzata a ripulire la Cina dal punto di vista ambientale.

I nuovi standard qualitativi significano che il cartone sarà accettato dalla Cina solo se il materiale è quasi del tutto incontaminato da altri rifiuti: i tassi di contaminazione devono essere inferiori allo 0,5%, in luogo dell'1,5% in precedenza previsto.

Ciò vale a dire che il cartone che ancora contiene graffette o è contaminato dallo sporco potrebbe essere respinto ed inviato nuovamente alla portacontainer per essere riportato nei paesi di origine.

Paesi fra cui gli Stati Uniti ed il Regno Unito esportano milioni di tonnellate di cartone ed altri rifiuti alla volta della Cina ogni anno per essere riciclati, ma, ai sensi delle nuove limitazioni, un po' di loro o tutti quanti potrebbero essere respinti.

Infatti, la linea containerizzata Maersk ha riferito di un calo dei carichi di rifiuti diretti in Cina anche prima del cambiamento del 1° gennaio, ma si aspetta qualche misura di ripiego dal momento che gli esportatori si adattano alle nuove regole.

Altre linee di navigazione come la Hapag-Lloyd hanno detto ai clienti già dallo scorso settembre che avrebbero cessato di accettare carichi di plastica di scarto e di carta straccia provenienti dall'Europa, dagli Stati Uniti e dall'Asia che sarebbero dovuti arrivare nei porti cinesi dopo il 31 dicembre.

Peter Sand, primo analista di trasporto marittimo presso l'associazione di categoria dello shipping Bimco, sostiene che i cambiamenti non si riferiscono ad un divieto assoluto dei rifiuti in importazione, ma solo all'importazione delle 24 tipologie di rifiuti più sporchi ed inquinanti, che spaziano dagli scarti di plastica domestici alla carta non differenziata ed alle scorie dei prodotti tessili riciclati.

Dal punto di vista del trasporto marittimo, Sand nota come le limitazioni della Cina siano "in effetti una barriera commerciale tecnica che ostacola i traffici" e che di conseguenza la World Trade Organization ha notificato il divieto ai propri membri e lo ha ampiamente discusso.

Ma, nonostante queste preoccupazioni, i cambiamenti sono entrati in vigore all'inizio del 2018.

Una fonte ha stimato che i prodotti di scarto ed i rifiuti costituiscono la sesta maggiore fonte di esportazioni degli Stati Uniti verso la Cina, sebbene i dati forniti da MDS Transmodal e Bimco indichino che "la pasta di carta e la carta straccia" messe assieme rappresentino la singola maggiore categoria di esportazioni containerizzate dagli Stati Uniti all'Asia in base alle classificazioni SITC2D (classificazioni standard dei traffici internazionali a livello di doppia cifra) per un quantitativo di quasi 1,5 milioni di TEU all'anno.



"Minerali e rottami" vengono al quinto posto con oltre 300.000 TEU; la "plastica in forme primarie" è sesta a quasi 300.000 TEU; le "fibre tessili" sono ottave con più di 250.000 TEU; infine, "carta e cartone" vengono segnalati quale la nona maggior categoria di esportazioni containerizzate dagli Stati Uniti all'Asia con più di 170.000 TEU all'anno.

A detta della fonte, alcune di loro potrebbero essere incluse nel divieto.

"La carta straccia in particolare, ma anche gli scarti di plastica ed i rottami metallici, sono fra i più significativi carichi di ritorno per le linee di navigazione containerizzate" ha dichiarato Sand a *Lloyd's Loading List*.

Sand conferma che i volumi di rifiuti diretti in Cina sono già diminuiti.

“Nella seconda metà del 2017, dopo l’annuncio del divieto, i traffici diretti in Cina riguardanti le materie ora vietate hanno già iniziato a diminuire” afferma.

“All’inizio del 2018, molte o tutte le linee di navigazione hanno smesso di accettare carichi di questo tipo destinati ad un porto cinese”.

Sand sostiene che le linee di navigazione derivano la maggior parte dei propri ricavi dai carichi di andata – “nelle partenze di contenitori corti da est ad ovest” – sebbene sia probabile che gli effetti dei cambiamenti siano notevoli.

“Nel viaggio di ritorno, le linee di navigazione containerizzate puntano a coprire i costi trasportando carichi di basso valore, riposizionando nel contempo le proprie navi” nota.

“Non solo le linee di navigazione containerizzate ne subiscono le conseguenze; anche il settore marittimo delle rinfuse secche trasporta rottami metallici in tutto il mondo”.

Aggiunge Sand: “In breve, le linee di navigazione containerizzate perderanno entrate e denaro nei traffici di ritorno; la Cina è il maggiore importatore di molti materiali di scarto: un profilo commerciale che è cresciuto per decenni.

A seconda di dove adesso saranno dirette le spedizioni di rifiuti – sempre che partano del tutto – le importazioni diventeranno meno o più significative per lo shipping”.

(da: lloydsloadinglist.com, 4 gennaio 2018)

TRASPORTO FERROVIARIO

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO NEL 2017 ED IN FUTURO SECONDO JULIA LAMB DELLA ERFA

Dire che è stato un anno difficile per il settore del trasporto merci ferroviario, segnatamente in Europa, è un eufemismo.

Visto che gli effetti immediati della frana di Rastatt ad agosto sono stati un vero e proprio incubo operativo, non c'è dubbio che il settore abbia ricevuto un campanello d'allarme.

In questo articolo speciale pubblicato su *Railfreight*, Julia Lamb, segretario generale della ERFA (European Rail Freight Association) fa una retrospettiva nel 2017 e condivide alcune delle proprie speranze per l'anno a venire.

* * *

“Entriamo nel 2018 con la rinnovata speranza che il nuovo anno possa assistere ad una sostenuta e fattiva azione finalizzata a sviluppare la competitività del trasporto merci ferroviario, apportandovi una nuova dinamica per lo sviluppo della quota ferroviaria di mercato del trasporto ed allo scopo di porlo all'avanguardia del futuro trasportistico sostenibile dell'Europa.

La ERFA rappresenta le imprese private ed indipendenti di trasporto merci ferroviario di tutta l'Europa che vogliono investire nella ferrovia, stabilire nuove tratte e nuove tipologie di servizio all'interno di ed attraverso tutti i paesi dell'Unione Europea, attirando più e nuovi clienti affinché scelgano la ferrovia quale modalità di trasporto.

Purtroppo il clima resta difficile perché ciò si possa realizzare in molti o persino nella maggior parte dei paesi europei e mentre il cambiamento richiederà molto tempo affinché avvenga, spesso esso è stato trascurato da un settore troppo lento a trarre vantaggio dalle molte opportunità che gli si presentano.

Per il 2018 noi speriamo che ci sia una nuova dinamica all'orizzonte.

Forte pressione

Il disastro di Rastatt ha apportato nuovi impegni per i maggiori fornitori di servizio ferroviario, cioè i gestori delle infrastrutture, che sono sottoposti ad

una forte pressione da parte dei clienti della ferrovia affinché potenzino il supporto ai competitivi servizi di trasporto merci ferroviario internazionale.

Fra loro vi sono la realizzazione di progressi verso la semplificazione dei requisiti linguistici per le operazioni ferroviarie internazionali, l'accentramento della gestione del traffico lungo le principali tratte ferroviarie internazionali ed i progressi in direzione dello sviluppo di tratte alternative praticabili dotate di uguali parametri di accesso.

Si tratta di misure fondamentali in vista del miglioramento dell'affidabilità e/o della riduzione dei costi ferroviari, le quali sono indispensabili per far sì che i clienti scelgano la ferrovia in luogo delle altre modalità concorrenti.

È chiaro che l'attuale situazione in cui le imprese ferroviarie devono adattarsi a regole operative, sistemi di segnalamento, requisiti linguistici e requisiti tecnici per i loro equipaggiamenti differenti ogni volta che attraversano un confine nazionale od effettuano operazioni su tratte alternative non potrà mai assicurare un'offerta competitiva.

Operazioni ferroviarie focalizzate a livello internazionale e soluzioni pragmatiche devono essere il futuro della ferrovia.

Dato il sempre maggiore interesse delle autorità per la concorrenza dell'Unione Europea a reprimere i comportamenti anticoncorrenziali nelle ferrovie, nel 2018 si dovrebbe inoltre assistere a progressi in direzione del conseguimento di un ambiente più allettante affinché le società ferroviarie investano nel settore ed istituiscano nuovi servizi.

Trasparenza

La recente decisione di indagare lo storico operatore di trasporto merci ferroviario rumeno, CFR Marfa, per l'uso illegale di aiuti di stato, giunge sulla scia di una multa record comminata alle Ferrovie Lituane per lo smantellamento dell'infrastruttura ferroviaria pubblica allo scopo di penalizzare un cliente ferroviario nonché della precedente decisione della Corte di Giustizia Europea avverso la Germania poiché quest'ultima non è riuscita ad assicurare la piena trasparenza dei conti della DB.

Queste decisioni dovrebbero tutte comportare conseguenze di vasta portata sui rispettivi mercati ed oltre.

Perché questo è così importante per il futuro delle ferrovie?

Il cattivo uso del denaro pubblico e l'abuso della posizione dominante da parte di alcuni dei maggiori soggetti del mercato intralcia la tanto necessaria ristrutturazione finalizzata a supportare la crescita sostenibile della ferrovia.

Tale situazione significa che la ferrovia non ha un mercato competitivo e pertanto non si trova in una posizione forte per competere con la strada in ordine a prezzi, qualità ed innovazione.

Nella maggior parte degli stati membri dell'Unione Europea un soggetto dominante nel mercato, di norma la società statale, sconfigge la concorrenza ed anche il concorrente più prossimo e più grande resta indietro.

La situazione di monopolio alimenta la distorsione dei prezzi, un limitato orientamento alla clientela e modelli aziendali insostenibili.

Nessuno di questi fattori aiuta la ferrovia a spostare più merci dalla strada.

Nel 2017 si è altresì assistito all'indispensabile riconoscimento da parte dei



principali governi nazionali del significativo contributo che il trasporto merci ferroviario apporta alle loro economie ed al suo positivo impatto sulla riduzione delle nocive emissioni di CO₂, alleviando la congestione sulle strade e riducendo l'inquinamento atmosferico.

Ciò si è tradotto in un gradito sostegno in termini sia di nuovi finanziamenti sia di volontà politica di affrontare molti degli ostacoli a livello nazionale che impediscono lo sviluppo della ferrovia.

Il piano finanziario tedesco ed in particolare il suo impegno a dimezzare l'addebito per l'accesso ai binari dimostra chiaramente il sostegno del governo tedesco alla promozione della competitività ferroviaria.

Lo stesso vale per il recentissimo annuncio da parte del Regno Unito di finanziare la dotazione di ECTS all'intero parco locomotive adibite al trasporto merci mediante finanziamento pubblico nazionale.

Regole uguali per tutti

Di nuovo sul piatto ci sono anche le fondamentali iniziative finalizzate a minimizzare le turbative alla qualità dei servizi ferroviari provocate dai lavori sulle linee, rafforzare il ruolo del mercato delle strutture ferroviarie per dare impulso alla competitività delle ferrovie e realizzare nell'Unione Europea un sistema standard per la determinazione dei prezzi relativi alla strada che la ponga in un ambito d'azione più uniforme agli addebiti ferroviari.

È essenziale che questi positivi sviluppi siano realizzati e promossi in tutta l'Europa e che infine assicurino un ruolo centrale ad una ferrovia ecocompatibile in Europa".

(da: railfreight.com, 28 dicembre 2017)

TRASPORTO STRADALE

NUOVI ITINERARI PER I GIGALINER IN GERMANIA

Come ci si attendeva, la rete stradale tedesca accessibile da parte dei camion gigaliner (eco-combinati aka) da 25,25 metri (3 TEU) è stata ampliata.

Un gigaliner in Germania può avere un peso lordo fino a 40 tonnellate, ovvero 44 tonnellate per le unità intermodali, cosa che li costringe a limitare la cubatura dei carichi ed il trasporto dei vuoti.

A partire dallo scorso 17 dicembre, ai convogli stradali più lunghi è consentito di percorrere tutte le autostrade della Renania Settentrionale-Vestfalia ed un certo numero di strade di una categoria inferiore al livello autostradale, le Bundesstrassen.

È significativo il fatto che altri due fondamentali stati federali della Germania occidentale (Saarland e Renania-Palatinato) si siano uniti con cautela alla rete dei gigaliner.

Mentre la Renania Settentrionale-Vestfalia confina con il Belgio ed i Paesi Bassi, gli ultimi due stati confinano con il Lussemburgo, la Francia e la Renania Settentrionale-Vestfalia.

Quindi i gigaliner con punti di origine/destinazione in Renania-Palatinato e Saarland possono accedere ai porti renani attraverso la Renania



Settentrionale-Vestfalia, sebbene per il momento gli itinerari in Renania-Palatinato e Saarland debbano essere autostradali.

I due stati, tuttavia, hanno anche revocato tutte le limitazioni per i "semirimorchi allungati" (Lang Lkw Typ 1) – vale a dire gli Eurotrailer Kögel da 14,9 metri – sull'intera rete stradale.

Gli ampliamenti della rete sono già stati adottati dal Ministero dei Trasporti tedesco a Berlino, nel frattempo, in seguito all'8° decreto che consente l'estensione della rete dei gigaliner, denominata Positivnetz (rete positiva), che comprende 15 stati federali.

Tali estensioni fanno seguito alle richieste presentate dagli stati medesimi.

Poiché gli stati monitorano continuamente la propria rete stradale in vista di ulteriori estensioni, è probabile che ci siano ulteriori aggiornamenti che mettano assieme gli stati nella loro totalità.

Il riassunto di tutte le strade effettivamente incorporate nella nuova rete può essere consultato sul sito <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/lang-lkw-8te-verordnung-pm.html>.

(da: worldcargonews.com, 2 gennaio 2018)

TRASPORTO INTERMODALE

PORTI FRANCESI VARANO UNA NAVETTA INTERMODALE PER LA SVIZZERA

L'impegno congiunto dei due maggiori porti marittimi francesi (i GPM – Grands Ports Maritimes) ha reso possibile portare alla riuscita conclusione e realizzazione di un progetto a lungo atteso dagli specialisti della logistica e dei trasporti: il Porto di Marsiglia/Fos e lo HAROPA – Porto di Le Havre, unitamente all'operatore francese di trasporto combinato Naviland Cargo, si apprestano a lanciare una nuova navetta ferroviaria dalla metà del prossimo mese di marzo che collegherà tre volte alla settimana ognuno dei due porti francesi con il terminal di Chavornay, situato nei pressi di Losanna nella Svizzera francofona.

I nuovi collegamenti saranno serviti da Marsiglia/Fos e Le Havre direttamente a Chavornay attraverso il terminal di Digione-Gevrey in Borgogna.



Questa è in effetti la volontà di crescita internazionale di tutte e due le importanti piazze di mercato di trasporto marittimo che viene espressa nell'ambito di tale innovativo

collegamento, il quale consente agli hinterland di entrambi gli scali di portare avanti un'estensione al di là del mercato nazionale.

Questa strategia e queste iniziative sono totalmente e tempestivamente in sintonia con la volontà espressa dal primo ministro francese Edouard Philippe nel suo intervento nel corso del congresso "Le Assise del Mare" a novembre.

In quella occasione, Philippe aveva ricordato l'obiettivo dei porti di Marsiglia/Fos e Le Havre di estendere il proprio bacino di utenza al di là del proprio attuale hinterland, oltre i confini del paese, specialmente a causa del consolidamento delle modalità e dei mezzi, con il proposito di confermarsi quali principali operatori di traffico merci in tutta la zona europea.

Si stima che il potenziale mercato containerizzato svizzero si attesti da 350.000 a 400.000 TEU all'anno.

Oggi solo una parte marginale di questo traffico passa attraverso i porti francesi.

L'entrata in funzione di questa navetta dovrebbe rendere possibile l'acquisizione di una parte significativa di questi volumi.

Per la comunità portuale di Marsiglia l'attuazione di questa navetta rappresenta il risultato dell'impegno molto forte assunto dal GPM di Marsiglia assieme alla UMF (l'Union Maritime et Fluviale) nei confronti delle autorità europee di estendere il corridoio ferroviario europeo Mare del Nord-Mediterraneo da Fos alla Svizzera francofona.

Grazie al collegamento ferroviario con Marsiglia e Fos, alle merci da e per la Svizzera sarà offerta l'opportunità di ridurre i tempi di viaggio alla volta dei mercati del Mediterraneo e della zona ad est del Canale di Suez.

Per la HAROPA questo primo collegamento regolare con la Svizzera soddisfa l'obiettivo strategico di estendere l'hinterland ad est.

Dopo il lancio nel 2016 di un servizio diretto a Ludwigshafen, la HAROPA conferma la propria ambizione di rafforzare il servizio consolidato con questo nuovo collegamento e di accaparrarsi nuovi mercati in partenariato con la FCPAS (Federazione delle Comunità Portuali del Corridoio della Senna).

Nell'ambito del collegamento ferroviario a Le Havre le merci da e per la Svizzera troveranno l'opportunità di ridurre i tempi di viaggio specialmente per gli Stati Uniti/Canada e Sudamerica.

La nuova linea franco-svizzera rafforza la posizione della Naviland Cargo quale leader del trasporto combinato marittimo in Francia e risponde chiaramente alla strategia di sviluppo al di là dei confini della Francia.

Il ricorso al trasporto ferroviario per i contenitori è destinato ad alleviare la congestione sulle autostrade per la Svizzera, offrendo nel contempo la capacità di trasporto equivalente a 12.000 camion all'anno e pertanto riducendo di molto l'impronta di carbonio di tale trasporto.

Il consiglio regionale della Provenza Alpi Costa Azzurra ed il consiglio regionale Normandia hanno espresso il loro grande interesse per questo progetto e hanno in programma l'apporto del loro contributo finanziario all'iniziativa.

(da: transportjournal.com/haropaports.co, 11 gennaio 2018)

TRASPORTI ED AMBIENTE

EMISSIONI SOLFOROSE: LE PROBLEMATICHE ANCORA APERTE

L'IMO (International Maritime Organization) lavora da tempo per ridurre i dannosi effetti del trasporto marittimo per l'ambiente.

Essa ha adottato l'Allegato VI (Regolamenti per la Prevenzione dell'Inquinamento Atmosferico derivante dalle Navi) alla Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento derivante dalle Navi (Convenzione MARPOL) nel 1997.

Il Regolamento 14 ivi riguarda le emissioni di SO_x (ossidi di zolfo) e di particolati derivanti dalle navi.



IMO
International Maritime
Organization

L'IMO ha progressivamente istituito limiti più rigorosi in ordine al contenuto di zolfo degli olii combustibili utilizzati dalle navi.

L'anno scorso ha adottato una risoluzione 2008 che introduce a livello globale un tetto ridotto per lo zolfo in relazione ai carburanti marittimi.

L'attuale limite globale del 3,5% m/m (massa/massa) diminuirà sino allo 0,5% m/m dal 1° gennaio 2020.

Il limite dello 0,1% m/m nelle ECAS (Aree di Controllo delle Emissioni) come quelle del Mar Baltico, del Mare del Nord e del Nord America, introdotto il 1° gennaio 2015, resta invariato.

Anche se la nuova regolamentazione è stata accolta favorevolmente da tutti, esistono alcune problematiche per quanto riguarda il far sì che ad essa ci si conformi e che venga attuata.

Tali problematiche vengono trattate di seguito.

LE PROBLEMATICHE

Ci sarà sufficiente LSFO (olio combustibile a basso contenuto di zolfo) accessibile?

A meno di due anni e mezzo dal 1° gennaio 2020, esiste una reale preoccupazione in ordine a se sarà disponibile LSFO a sufficienza al fine di consentire la conformità.

Il miglioramento della tecnologia di idrogenazione nelle raffinerie porterà ad una più alta produzione di LSFO.

Lo zolfo derivante dai carburanti residui può essere lavorato anche utilizzando la tecnologia di idroconversione o idrodesolforazione ed i distillati a basso contenuto di zolfo possono essere mescolati con i residui ad alto contenuto di zolfo per creare olii combustibili pesanti con contenuti di zolfo dello 0,5% o ancora meno.

Così, sembra probabile che sarà disponibile carburante conforme in quantità sufficiente.

Le miscele di LSFO, tuttavia, apporteranno problemi di per se stessi sotto forma di sanzioni in ordine alla catalisi od ad altre impurità.

Si prevede che l'aumento della domanda di carburante allo 0,5% m/m spingerà il suo prezzo in alto sino al 50% in più rispetto al costo del carburante residuo, portando con sé problematiche inerenti alle iniziative per colmare le lacune riguardo alla mancanza di conformità.

Depuratori

Un metodo per soddisfare i requisiti normativi della MARPOL senza l'uso del carburante a basso contenuto di zolfo è quello dell'installazione di sistemi per l'abbattimento dei gas esausti noti come "scrubbers" (depuratori).

Esistono due tipi generali di depuratori: quelli ad umido e quelli a secco.

I depuratori ad umido spruzzano acqua alcalina nei gas di scarico della nave per rimuovere lo zolfo prima che esso venga rilasciato nell'atmosfera, mentre quelli a secco sottopongono reagenti secchi al flusso dei gas esausti per indurre una reazione chimica che rimuove lo zolfo dal gas.

Il vantaggio derivante dall'installazione di depuratori consiste nel fatto che la nave può continuare ad usare i più convenienti carburanti ad elevato contenuto di zolfo.

Il costo iniziale del depuratore (da 1,5 a 2 milioni di dollari USA), i costi di adattamento, la potenziale perdita di spazio per il carico a bordo, la capacità dei cantieri di far fronte alla domanda di installazione e di addestramento

dell'equipaggio per la manutenzione dei depuratori costituiscono, tuttavia, fattori problematici per l'armatore.

I tempi di ammortamento stimati per un depuratore vanno da 2 a 4 anni ma questo vale se si parte dal presupposto che la prognosi sui prezzi del carburante sia esatta.

Solo i depuratori dotati di attrezzature per il monitoraggio continuo delle emissioni sono accettabili.

Negli Stati Uniti, i depuratori sono permessi ma la nave deve comunque in ogni momento continuare ad essere conforme ai requisiti ed ai divieti in ordine all'inquinamento delle acque.

Anche la Germania ed il Belgio esigono depuratori a circuito chiuso in alcuni dei propri porti ed alcune parti delle proprie acque territoriali.

Nei depuratori a circuito chiuso, l'acqua di lavaggio viene trattata per ripristinare la sua alcalinità dopo che è fuoriuscita dal depuratore e poi viene reimpressa in circolazione nel sistema.

Poca o nessuna acqua derivante dal processo di abbattimento viene scaricata fuoribordo.

Il gruppo di pressione verde tedesco Nabu afferma che lo scarico dei depuratori può avere un impatto significativo sull'ambiente marino.

Di conseguenza, anche se in genere i depuratori sono efficaci per la rimozione degli SO_x dai gas esausti, c'è un certo numero di considerazioni di cui gli armatori debbono tener conto quando decidono se dotarsi o meno di depuratori.

Carburanti alternativi: LNG e metano

Lo LNG (gas naturale liquefatto), quando viene utilizzato come carburante, riduce le emissioni di SO_x in modo significativo.

Esso è stato tradizionalmente utilizzato come carburante a bordo delle navi LNG ma adesso viene altresì usato in altri traffici come il trasporto marittimo a corto raggio.

L'uso dello LNG come carburante è stato ammesso dall'IMO nello sviluppo del Codice IGF (Codice internazionale per le navi che utilizzano gas ed altri carburanti a basso punto di infiammabilità), adottato nel 2015.

Altre recenti regolamenti comprendono l'ISO 20519 (2017) che standardizza a livello internazionale le operazioni di bunkeraggio LNG.

Il metanolo è un alcol a basso impatto ambientale e le emissioni di SO_x e particolati derivanti dalla sua combustione sono basse.

Il metanolo viene trasportato in navi cisterna per prodotti chimici a temperatura e pressione atmosferica ed è stivato in serbatoi simili a quelli usati per la benzina.

Può essere prodotto da un'ampia gamma di materie prime fra cui il gas naturale, il carbone e le fonti rinnovabili.

Ci sono, tuttavia, diverse problematiche con cui occorre misurarsi ai fini del successo di questi carburanti quali autentiche alternative ai carburanti ad alto contenuto di zolfo.



L'uso dello LNG come carburante è limitato dal costo dell'adeguamento delle unità propulsive in grado di consumare gas e dalla carenza di infrastrutture portuali atte alla lavorazione del bunker.

Una chiatta a bunker LNG costa da 5 a 10 volte in più rispetto ad una chiatta a carburante liquido.

La problematica maggiore per l'uso dello LNG come carburante, tuttavia, è lo slittamento del metano a causa della incompleta combustione del metano nel motore.

Il potenziale di riscaldamento globale del metano è 25 volte più alto rispetto a quello della CO₂; di conseguenza, il rilascio di anche piccoli volumi di metano può facilmente vanificare i vantaggi comportati dalla riduzione di CO₂ per l'uso dello LNG quale carburante fossile.

Anche la densità energetica dello LNG e del metanolo è di gran lunga più bassa di quella del petrolio, il che significa che sono necessarie quantità volumetriche più elevate per spingere una nave ad una data distanza rispetto a quelle del tradizionale carburante a base di petrolio.

Le navi pertanto avranno bisogno di disporre di serbatoi per il carburante più grandi (2,5 volte più grandi nel caso dello LNG), cosa che in pratica vuol dire una riduzione della sua capacità di trasporto di carichi.

Dispute commerciali e sanzioni penali

Sono prevedibili potenziali dispute relative ai contratti di noleggio in ordine alla conformità alla normativa sulle emissioni dei carburanti.

Fra le questioni che possono insorgere ci sono: se la nave è stata "adeguata al servizio" quando non è in grado di consumare carburante conforme a basso contenuto solforoso; quale parte è responsabile del pagamento delle deviazioni da effettuare a causa della conformità del carburante; i bunker non conformi alle specifiche tecniche; le difficoltà di gestione e separazione dei diversi carburanti a bordo per evitare la contaminazione; i ritardi, il fermo della nave e pure le sanzioni penali.

Si raccomanda vivamente agli armatori ed ai noleggiatori di tenere presente le potenziali questioni sopra esposte e di prestare attenzione alle clausole di attribuzione dei costi e dei rischi quando negoziano con le proprie controparti di noleggio.

Sanzioni

Gli stati aderenti alla MARPOL (stati di bandiera e stati portuali) si avviano ad attuare la nuova normativa mediante l'introduzione di sanzioni "efficaci, proporzionate e dissuasive".

È probabile che la maggior parte delle violazioni venga colpita da sanzioni che, in assenza di una qualche armonizzazione della struttura sanzionatoria, possono variare quanto a gravità da giurisdizione a giurisdizione.

A causa dei vantaggi economici della mancanza di conformità, è probabile che le sanzioni possano essere determinate nella misura di fino a dieci volte il vantaggio economico relativo ad un anno di operatività.

Pertanto, ci si possono ragionevolmente aspettare sanzioni nell'ordine di 10-50 milioni di dollari USA per ogni nave.

Le sanzioni negli Stati Uniti sono ancora più pesanti.

Oltre all'imposizione di multe, la Guardia Costiera degli Stati Uniti ha la facoltà di sequestrare le navi che abbiano violato la normativa sullo zolfo, mentre la EPA (Agenzia per l'Inquinamento Ambientale) può irrogare ammende di 25.000 dollari USA al giorno per la durata della violazione.

La PSC, al contrario, non ha il potere di trattenere le navi in caso di mancata conformità.

Metodi per l'attuazione

L'IMO si è sforzata di promuovere l'attuazione a livello mondiale della normativa.

A gennaio, la sottocommissione PPR (Prevenzione ed Intervento per l'Inquinamento) dell'IMO ha predisposto un elenco di considerazioni sull'attuazione allo scopo di conseguire i vantaggi ambientali promossi dal Regolamento 14.

Fra le proprie raccomandazioni, la commissione ha suggerito che il settore prenda in considerazione una bozza di formato standard per le relazioni in ordine all'olio combustibile e lo sviluppo di una guida che possa assistere gli stati membri ed i soggetti interessati nella valutazione del contenuto di zolfo dell'olio combustibile consegnato per essere usato sulle navi.

Alcuni paesi hanno sviluppato l'uso di rilevatori quale metodo per far rispettare il tetto allo zolfo.

I rilevatori sono sistemi di sensori che determinano il livello di zolfo che viene emesso dai gas esausti di una data nave.

In Danimarca, ad esempio, un rilevatore è stato installato al di sotto del ponte dello stretto del Grande Belt, mentre altri rilevatori sono stati applicati ad aerei leggeri e droni.

Regimi per lo zolfo a livello locale sono altresì in vigore in varie giurisdizioni fra cui Cina, Hong Kong, Australia, Turchia e California, e le navi attive nei traffici nell'ambito di tali giurisdizioni dovrebbero essere consapevoli delle specifiche norme e regole applicabili in tali regimi.

I metodi per l'attuazione stanno diventando più raffinati, ma se l'obiettivo finale è quello di distogliere completamente le navi dallo LSFO, la questione da porsi allora è se saranno gli stati di bandiera o quelli portuali ad essere responsabili dell'applicazione del limite allo zolfo nelle acque internazionali.

Conclusioni

L'inquinamento atmosferico derivante dal trasporto marittimo è un problema ambientale globale.

La necessità di controllare le emissioni di SO_x nel trasporto marittimo mediante una regolamentazione è riconosciuta ma, come evidenziato sopra, le problematiche per la conformità e l'applicazione restano.

Si spera che alcune di queste problematiche possano essere risolte prima che entri in vigore il nuovo limite globale nel 2020.

Fonte: UK P&I Club

(da: hellenicshippingnews.com, 27 dicembre 2017)

INDUSTRIA

DNV GL: IL CAMMINO VERSO LA CLASSIFICAZIONE DIGITALE

“Abbiamo iniziato a studiare l’apprendimento automatico quale strumento per ammodernare la classificazione nel 2016” afferma Morten Østby, capo consulente senior della DNV GL.

“Quando abbiamo compreso quanto importante ciò potesse essere, l’abbiamo messo in atto ad aprile del 2017.

Adesso è in produzione”.

Una tale realizzazione accelerata è piuttosto tipica delle attività di classificazione della radicale trasformazione digitale della DNV GL.

“Vogliamo far passare i clienti ad un’interfaccia digitale” afferma Østby, “laddove i clienti e le navi possano mantenersi aggiornati, ricevere avvisi e trarre vantaggio dalle possibilità di stoccaggio digitale; e questo è solo l’inizio”.

L’alleato di Østby in questo orientamento, l’ingegnere capo Arun Sethumadhavan, sottolinea il punto focale dell’iniziativa digitale: “Noi aspiriamo ad agevolare l’accesso e la comprensione ai clienti.

Oggi questo significa un accesso di tipo mobile ed una ampliata funzionalità”.

Il trampolino di lancio per il viaggio attraverso il moderno universo classificatorio della DNV GL è un portale online personalizzato che fornisce un accesso su misura e sicuro a tutti i servizi digitali ed alle risorse di supporto.

A partire dallo scorso novembre essi sono stati incorporati nella nuova piattaforma Veracity della DNV GL.

Assolutamente efficiente

“La prenotazione intelligente delle ispezioni è un’importante iniziativa per lo snellimento di un compito manuale in precedenza noioso e spesso inefficiente” afferma Østby.

La soluzione di prenotazione intelligente delle ispezioni trova automaticamente la migliore finestra per l’ispezione annuale di una nave, consentendo alla

maggior quantità possibile di requisiti e richieste di essere soddisfatti in una sola ispezione al fine di evitare ispezioni multiple.

“Sulla base di questa finestra temporale e di un elenco di porti possibili inserito dall’operatore, il sistema cerca altresì l’ubicazione geografica più vicina, rappresentando la portata e la durata dell’ispezione, le potenzialità portuali e la disponibilità di ispettori e rilascia una segnalazione.

Questo minimizza sia il tempo impiegato per prenotare l’ispezione sia il disagio



per la nave, tenendo bassi nel contempo i costi attraverso il contributo a ridurre i tempi di viaggio dell’ispettore” dichiara Østby.

Ci si aspetta che una versione automatica dell’applicazione sia disponibile prima del 2019.

“Il software ci consentirà di seguire gli itinerari delle navi e di inviargli notifiche di modo che esse possano effettuare ordinazioni in anticipo, cosa che lascia loro una finestra di tempo più grande per la pianificazione e la preparazione da parte dell’armatore” osserva Østby.

Sarà presto aggiunto un collegamento con tutti i fornitori di servizi approvati dalla DNV GL nel rispettivo porto, unitamente ad un nodo ospite di funzioni aggiuntive progettate per migliorare l’efficienza e tenere bassi i costi delle ispezioni.

Applicazione per l’apprendimento

Molti miglioramenti sono resi possibili dall’introduzione dell’apprendimento automatico, ovvero ML, nel processo di prenotazione delle ispezioni.

“Lo ML è utilizzato per calcolare il tempo richiesto per ciascuna ispezione” afferma Østby.

“Quando vengono definiti la portata e gli altri parametri, il sistema produce una stima dei tempi basata su dati storici”.

La DNV GL ha inoltre incorporato lo ML nel proprio servizio DATE (Accesso Diretto agli Esperti Tecnici) in cui la trasmissione per posta elettronica della descrizione del problema del cliente può rendere difficoltosa l’assegnazione del caso alla categoria giusta ed all’esperto od alla sezione per un trattamento rapido.

“Una divergenza fra la descrizione e l’interpretazione può comportare l’indirizzamento della richiesta all’esperto sbagliato” afferma Sethumadhavan.

“Ora il DATE utilizza lo ML per istruire i casi basandosi su dati storici e li indirizza rapidamente all’esperto appropriato.

Questo abbatta i tempi di istruttoria manuale e riduce lo spreco di tempo per il reindirizzamento e la ricerca di un altro esperto.

Abbiamo già constatato che l’istruttoria assistita dallo ML è più precisa dell’80% e diventa migliore ogni giorno che passa”.

Ogni instradamento istruito con lo ML deve ricevere una valutazione di affidabilità prima di essere attuato.

Ogni richiesta che non abbia ricevuto una valutazione di affidabilità molto alta viene restituita affinché si proceda all’istruttoria manuale.

“Lo ML è scelto per l’assegnazione ad una categoria solo quando il livello di affidabilità è molto alto” spiega Sethumadhavan.

“Ma utilizzando una logica di apprendimento continua, il sistema ML perfeziona costantemente i propri criteri di selezione e migliora rapidamente i propri tassi di risultato”.

Ma ci sono altri fattori umani che complicano il processo di consultazione.

“Anche se noi tutti usiamo solamente l’inglese, esistono schemi e regole di linguaggio diversi in diverse parti del mondo” sostiene Østby.

“Abbiamo dovuto insegnare alle macchine di accettare parole composte e diverse grafie.

Abbiamo dovuto anche insegnargli a vagliare le inesattezze linguistiche”.

Ispezione a distanza: occhi ovunque

L’ispezione delle navi spesso pone un dilemma: l’oggetto può essere una struttura abbastanza semplice o un elemento di equipaggiamento a bordo, ma si richiede ancora che sia l’occhio umano a verificare il suo stato.

Tradizionalmente questo significava che l’umano che compie l’ispezione dev’essere a bordo.

Ma questo non è più necessariamente vero.

La tecnologia da remoto consente all'occhio umano di vedere l'oggetto dell'ispezione da praticamente ovunque nel mondo.

Equipaggiato con qualcosa di semplice come una applicazione dello smartphone, il personale a bordo può collegarsi con l'ispettore a terra mentre l'ispezione è in corso.

"L'esperto guida l'immissione e valuta la qualità dei dati" afferma Morten Østby, capo consulente senior della DNV GL.

In altre parole, il "cameraman" a bordo riceve istruzioni dall'ispettore a terra che funge da "regista".

Un prerequisito fondamentale: l'ispettore deve avere una effettiva esperienza di controlli a bordo.

"Bisogna essere là per essere in grado di capire che cosa si sta vedendo" conferma Østby.

"Ma il cliente deve voler cooperare " aggiunge.

"Dev'essere fornita la prova della riparazione o del ripristino".

Per il momento la tecnologia sarà utilizzata per ispezioni occasionali, non per la certificazione, e forse per la verifica di elementi selezionati quando l'ispettore ha lasciato la nave.

L'ispezione a distanza potrebbe altresì essere usata per la certificazione di materiali e componenti.

"I primi passi sono stati fatti.

Molti altri seguiranno" assicura Østby.

I certificati elettronici sono desiderati da molti armatori

La DNV GL da diversi anni conduce esperimenti pilota di certificazione elettronica, ottenendo la conformità all'IMO e procurandosi l'approvazione di molti stati di bandiera.

Dopo avere introdotto i certificati elettronici a metà ottobre 2017, la prima nave provvista di certificazione completamente elettronica è stata la rinfusiera di gas naturale liquefatto *Macoma*.

"Questo ha richiesto un po' di preparazione, ma ciò dimostra quanto rapidamente la tecnologia possa essere messa in uso una volta che si è dimostrata fattibile" afferma Østby.

“Dopo appena sei settimane dall’introduzione, sono stati rilasciati 25.000 certificati elettronici per più di 3.000 navi operative, comprese molte immissioni di classi e nuove costruzioni, ed il numero cresce rapidamente ogni giorno”.

I clienti ne traggono vantaggio in modo significativo, afferma Østby, poiché sono in grado di condividere i certificati in tutto il mondo subito dopo il rilascio.

“I porti, gli enti di ricerca, gli stati di bandiera, i noleggiatori, gli acquirenti, gli assicuratori: tutti quanti costoro vogliono vedere i certificati” ha dichiarato.

“Prima, gli armatori ed i comandanti dovevano tenere d’occhio l’originale quando inviavano copie multiple a terra.



Gli aggiornamenti manuali erano un compito opprimente ed il sistema non era per niente sicuro.

Ora l’originale firmato è sicuro ma facilmente accessibile nella Nuvola informatica.

“Utilizzando una funzione di firma per posta elettronica, ogni modifica di un certificato elettronico invia un avviso a tutte le parti coinvolte con allegato il documento verificato.

I documenti sono accessibili mediante l’interfaccia della DNV GL ma l’accesso può essere accordato anche attraverso ogni sito web pubblico sicuro che si serve di un numero di riferimento unico, lo UTN.

Tutte le transazioni sono in linea con le linee guida dell’IMO” afferma Østby.

Anche se alcuni stati di bandiera hanno esitato ad accettare il cambiamento, la risposta complessiva è stata positiva.

“Pertanto ben oltre l’80% dei certificati obbligatori sono stati approvati ai fini del rilascio”.

Accogliere la nuova realtà digitale può anche essere una problematica personale, sottolinea Østby, e la DNV GL desidera aiutare coloro che non hanno familiarità o sono a disagio con le transazioni digitali a familiarizzarsi con le nuove metodologie e ad imparare a credere nel sistema.

D'altronde, molti armatori desiderano la certificazione elettronica per tutte le loro navi al più presto possibile.

“Gli armatori ne constatano il vantaggio.

Le approvazioni vengono verificate e completate automaticamente, complesse procedure come i frequenti aggiornamenti dei certificati avvengono in automatico e non c'è una manipolazione dei documenti da parte di personale umano” riassume Østby.

“Questo riduce il lavoro di assicurazione della qualità per verificare i certificati”.

Østby nota come il sistema possa essere inoltre utilizzato offline: “Un ispettore può completare il lavoro senza avere l'accesso online e rilasciare il certificato quando la connessione è nuovamente disponibile, quando la nave è di nuovo a portata o quando ritorna a terra”.

La DNV GL è orgogliosa di essere alla testa della rapida marcia verso l'ammodernamento della classificazione, apportando efficienza, precisione e sicurezza alle procedure di prenotazione per la certificazione e l'ispezione che erano rimaste praticamente invariate per decenni, se non per secoli.

(da: hellenicshippingnews.com, 29 dicembre 2017)

LOGISTICA

IL CAPITALISMO MODERNO HA APERTO UN NUOVO IMPORTANTE FRONTE PER GLI SCIOPERI: LA LOGISTICA

Il declino dei sindacati in tutti i paesi sviluppati non rappresenta una novità.

Negli Stati Uniti la percentuale dei lavoratori iscritti ad un sindacato è calato dal punto più alto del 35% nel 1954, per lo più nel settore privato, all'11% nel 2016 con pressoché la metà nel settore pubblico.

Lo spessore dei sindacati nel Regno Unito è diminuito da un picco del 55% nel 1979 al 25% nel 2016.

Malgrado il recente rilancio della sinistra in entrambi i paesi, i giorni in cui i sindacati avevano il potere di richiedere importanti concessioni ed ottenerle pure sembrano assai lontani.

In parte grazie alle dure normative sul lavoro ed all'aggressività dei datori di lavoro, il loro ruolo è diventato molto più di tipo consultivo che di predominio.

Ora, tuttavia, un ritorno all'antico sembra possibile e non solo a causa del clima politico.

I cambiamenti avvenuti nel panorama aziendale dall'era Reagan/Thatcher indicano grandi opportunità per il lavoro organizzato.

La questione è se i sindacati cercheranno di trarne vantaggio.

Perché il declino

Negli Stati Uniti il calo della associazioni dei lavoratori era iniziato alla fine della seconda guerra mondiale poiché i principali produttori avevano spostato le strutture produttive nel sud non sindacalizzato per ridurre i costi e sfuggire alle grandi concentrazioni dei lavoratori sindacalizzati come quelle attorno a Detroit, Gary, Los Angeles e Chicago.

Fra il 1947 ed il 1972, il contributo dei sudisti al valore aggiunto della produzione americana è quasi raddoppiato sino a quasi un quarto del totale.

I grandi sindacati delle industrie hanno assistito ad un picco di iscrizioni nei primi anni '70, per non crescere più in seguito.

Il Regno Unito avrebbe poi seguito questa tendenza grazie al declino della propria base produttiva ed alla determinazione di Margaret Thatcher di distruggere il potere sindacale negli anni '80.

Un'altra tendenza fondamentale è stata l'ondata di fusioni ed acquisizioni negli anni '60 lanciata dalle società con grande liquidità che hanno tratto vantaggio dalla forte crescita economica.

Questi accordi fra imprese sono cresciuti dai circa 1.200 all'anno nel 1963 negli Stati Uniti, ad esempio, ad un massimo di 6.000 nel 1969, per quanto fosse prevalente in molti paesi.



Ciò ha prodotto l'aumento dei conglomerati: vale a dire, le ditte che offrono un'ampia varietà di merci e servizi spesso non correlati.

I sindacati si erano costituiti dapprima presso imprese caratterizzate da un singolo

importante prodotto come le auto o l'acciaio.

Far parte di un insieme molto più grande ha ridotto il potenziale dei lavoratori al danno indotto mediante agitazioni sindacali.

Questo a sua volta ha reso meno attraenti i sindacati ed ulteriormente compresso il numero degli iscritti.

Molti altri posti di lavoro nei sindacati sono stati eliminati dalla severa recessione del 1979-82 e poi dall'intensificarsi della concorrenza derivante dalla globalizzazione alla metà degli anni '80.

Molte aziende occidentali hanno preso esempio dalla strategia dei loro concorrenti giapponesi e hanno introdotto la produzione snella, e cioè: produrre di più con meno lavoratori, più affidamenti all'esterno e consegne di parti tempestive, tagliando le scorte al minimo.

La produzione snella ha aiutato le imprese a recuperare la propria redditività, ma l'incremento della concorrenza globale ha indotto un'altra enorme ondata di fusioni: dalle 4.239 per un valore di 206 miliardi di dollari USA (152 miliardi di sterline) nel 1990 alle 11.169 per un valore di 3.400 miliardi di dollari nel 2000.

Dopo il 2001 esse si sono livellate sulle 7.000 circa all'anno, ancora ben al di sopra del livello precedente agli anni '90.

Le società europee hanno seguito una tendenza molto simile e la quota maggiore è stata quella del Regno Unito.

Ma adesso il capitale ha abbandonato i conglomerati per reindirizzare la produzione verso linee produttive mirate.

Esso ha creato imprese molto simili a quelle costituite dalle organizzazioni industriali negli anni '30.

Inoltre, adesso esse hanno impegnato enormi quantitativi di capitali e costi fissi che le hanno rese vulnerabili rispetto alle azioni sindacali.

A questo si è aggiunta quella che talvolta viene definita la rivoluzione logistica.

Quest'ultima si riferisce alla notevole riorganizzazione della movimentazione delle merci che è divenuta necessaria dal momento che il modello del just-in-time si è diffuso in tutte le filiere distributive e che la velocità di consegna è diventata assai competitiva nell'era online.

Sono nati enormi poli logistici di trasporto, magazzini, reti informatiche e strutture intermodali.

Essi sono situati per lo più all'interno o nelle adiacenze di grandi aree urbane, fra le maggiori delle quali vi sono New York, Chicago, Rotterdam, Amburgo e Londra.

Il numero dei magazzini negli Stati Uniti è cresciuto di una volta e mezzo dal 1998 sino ad oltre 17.000 nel 2017, ad esempio.

Anche se l'automazione è una caratteristica ricorrente, la forza lavoro costituisce ancora il 65% dei costi operativi medi, mentre il numero dei magazzinieri è cresciuto da 356.800 a giugno 1990 a 830.700 a giugno 2017.

I dipendenti complessivi della logistica in America sono attorno ai 4 milioni circa.

Si tratta di gente dalla quale oggi le aziende attive nel settore dipendono completamente.

Gli hub davvero grandi hanno bisogno di 100.000 lavoratori per funzionare.

Prendiamo Chicago, con oltre 150.000 lavoratori nei trasporti e nei magazzini all'interno dell'area metropolitana.

Oppure il più recente polo di Memphis della FedEx, che impiega 15.000 lavoratori direttamente e 220.000 dipendenti nelle attività dell'indotto dei trasporti e dei magazzini.

Nel Regno Unito esistono poli attorno a Liverpool-Manchester, nelle Midlands, a Glasgow ed a Londra.

Il porto di London Gateway ed il suo parco logistico da 836.000 m² è stato inaugurato nel 2013 ed impiegherà 27.000 lavoratori quando sarà del tutto operativo, ampliando un polo della Londra orientale che comprende anche Dagenham Dock, Tilbury Docks ed il London Thamesport.

Inoltre, importanti ferrovie di trasporto merci del Regno Unito si stanno ristrutturando al fine di realizzare una Rete Strategica di Trasporto Merci simile a quella degli enormi corridoi ferroviari statunitensi.

Complessivamente, il settore logistico del Regno Unito impiega 1,7 milioni di lavoratori.

Secondo una stima, nel suo insieme in tutta Europa gli investimenti logistici sono cresciuti di due volte e mezzo il PIL.

Le occasioni bussano alla porta

Questi poli sembrano assai vulnerabili rispetto ai disservizi indotti dai lavoratori.

Uno sciopero in un magazzino o presso un fornitore di fondamentale importanza potrebbe interrompere la produzione lungo una filiera distributiva, infliggendo potenzialmente enormi danni alla reputazione di un'azienda per quanto riguarda l'affidabilità fra i suoi partner.

Ciò potrebbe mettere un'enorme pressione sui datori di lavoro affinché diano concessioni o riconoscano un nuovo sindacato senza che ci sia bisogno di uno sciopero per obiettivi secondari o per solidarietà che è illegale in molti paesi.

È una delle grandi cose ironiche del moderno capitalismo quella per cui si sta assistendo alla massiccia concentrazione di lavoratori manuali che i responsabili aziendali un tempo cercavano di evitare.

Non si sono ancora visti sindacati che abbiano cercato di trarre vantaggio da questa situazione, in parte forse dopo decenni sulla difensiva ed in parte perché le preferenze dei magazzinieri tendono ad non essere sindacalizzate.

Peraltro, dalla ricerca risulta che sia i sindacati sia i responsabili aziendali sono ben consapevoli dei rischi inerenti i nuovi sistemi aziendali che danno loro molto da pensare.

In un mondo sempre più nervoso, questi hub potrebbero diventare un importante punto di infiammabilità: sarà interessante vedere se i sindacati inizieranno a cercare di sfruttare la situazione.

(da: theloadstar.co.uk/theconversation.com, 5 gennaio 2018)

STUDI E RICERCHE

NAVI MARITTIME AD EMISSIONI RIDOTTE: CHI DOVREBBE PAGARE LA TRANSIZIONE ALLA MODALITÀ ECOLOGICA?

Esistono opzioni tecnologiche per convertire le navi transoceaniche dall'olio combustibile pesante altamente inquinante ai carburanti alternativi a basso inquinamento.

Ma la riqualificazione della flotta sarà molto costosa.

Chi dovrebbe sostenerne le spese?

Che il loro carico sia costituito da frumento, minerali ferrosi o contenitori pieni di elettronica di consumo fabbricata in Cina, le navi sono di gran lunga i mezzi più efficienti dal punto di vista energetico per portare le merci dal punto A al punto B.

La movimentazione di una tonnellata di carico per 100 km mediante un moderno treno merci richiede tre o quattro volte l'energia richiesta per movimentarla su una nave portacontainer.

L'autotrasporto? Dieci volte tanto.

Il trasporto merci aereo? Cinquanta volte.

La movimentazione dei carichi su nave non è solo di gran lunga quella con minore consumo energetico rispetto ad ogni altra modalità di trasporto merci; è anche la più conveniente.

Dal punto di vista ambientale ed economico, più carichi vengono spostati sulle navi, meglio è: sebbene ovviamente le navi possano muoversi solo fra i porti marittimi e non possano viaggiare via terra, di modo che occorrono altre modalità di trasporto come i treni elettrici o i nuovi autoarticolati elettrici della Tesla per portare le merci alle destinazioni finali interne.

Emissioni complessive

Secondo uno studio condotto nel 2014 dall'IMO (International Maritime Organisation), le pressoché 52.000 grandi navi mercantili che solcano i mari oggi (cifra che non comprende un gran numero di navi più piccole come i traghetti) rappresentano circa il 2,2% delle emissioni globali di gas serra.

E le emissioni totali stanno aumentando unitamente agli incrementi dei volumi nei traffici globali.

Le navi generano un sacco di insalubre inquinamento atmosferico, così come emissioni di carbonio.

I NO_x (ossidi di azoto) ed i SO_x (ossidi di zolfo) che fuoriescono dai fumaioli



delle navi causano seri danni alla qualità dell'aria nelle città portuali, poiché le navi consumano olio carburante pesante, ovvero il "carburante bunker", per alimentare i propri generatori quando sono all'ancora, nonché quando vanno e vengono.

Il carburante bunker è un combustibile denso, persistente e sporco.

Le navi lo utilizzano perché i loro grossi motori diesel tollerano bene il carburante di bassa qualità e perché è a buon mercato.

Dal momento che la maggior parte delle navi non hanno filtri od altre attrezzature per la riduzione dell'inquinamento, "i NO_x derivanti dalle navi si apprestano a superare i NO_x dipendenti da tutte le fonti situate a terra nell'Unione Europea nel decennio a venire" secondo la T&E (Transport & Environment), un rinomato gruppo di ricerca con uffici a Bruxelles.

I negoziati per un trasporto marittimo più pulito

Ecco perché l'IMO, un ente interstatale che ha sede a Londra, negli ultimi anni ha ospitato i negoziati finalizzati al conseguimento di accordi per la riduzione obbligatoria delle emissioni globali in relazione al settore del trasporto marittimo.

I negoziati sono organizzati dalla MEPC (Commissione per la Protezione dell'Ambiente Marino).

Gli esperti della T&E affermano che l'IMO in genere cerca di conseguire il consenso in ordine alle proprie politiche e che con quasi tutti i paesi del mondo seduti al tavolo, così come legioni di gruppi di pressione del settore marittimo, i progressi relativi all'adozione di nuove politiche sono lenti.

Nel breve periodo, a detta della T&E, la riduzione delle emissioni richiederà il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, ad esempio dotandole di eliche più efficienti, applicando vernici a basso attrito ai loro scafi o – specialmente – riducendo la loro velocità: “Il quantitativo di carburante utilizzato da una nave è proporzionale ad un terzo della potenza fornita dalla sua velocità” secondo l'esperto di politiche per i carburanti puliti della T&E Faig Abbasov.

“Rallentare solo un po' potrebbe indurre notevoli vantaggi in termini di efficienza del carburante”.

Tuttavia, ammette Abbasov, il rallentamento significa anche metterci più giorni per andare dal punto A al punto B e, poiché le compagnie di navigazione si fanno pagare per consegnare i carichi, questo vorrebbe dire una riduzione degli introiti annui che una nave è in grado di generare per i suoi armatori.

Opzioni di tecnologia pulita per le navi

Nel breve periodo, la riduzione delle emissioni di NO_x e SO_x comporterà il graduale passaggio a carburanti più puliti ma più costosi come il carburante diesel a basso contenuto di zolfo.

La cosa è stata concordata in occasione dei negoziati presso l'IMO ed entrerà in vigore nel giro di qualche anno.

Ma anche se essa contribuirà a migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali, non potrà fare per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di gas serra del trasporto marittimo.

“Né lo farà il passaggio ai motori a turbina alimentati a gas naturale, come hanno proposto alcuni lobbisti del settore dello shipping” afferma Abbasov.

“Il gas naturale è pur sempre un carburante fossile”.

E poiché il metano – il principale concorrente del gas naturale – “è un gas serra molto peggiore dell'anidride carbonica e la fuoriuscita di un po' di gas dalla filiera distributiva di carburante è inevitabile, i motori a turbina a gas potrebbero essere assai peggiori in termini di impatto climatico” rispetto agli attuali motori diesel alimentati a carburante fossile.

Alla lunga, la riduzione delle emissioni (comprese quelle di anidride carbonica) vorrà dire maggiori e più costosi cambiamenti nelle modalità di propulsione delle navi.

Secondo Tristan Smith, architetto navale e professore presso lo UCL (University College London), specialista in trasporto marittimo a basso contenuto di carbonio, sebbene si sia ancora lontani anni da un accordo in tal senso, l'IMO potrebbe alla fine richiedere che le navi siano alimentate da

forniture di carburante a basso contenuto di carbonio e poco inquinanti come il metanolo sintetico a basso contenuto di carbonio, l'ammoniaca o l'idrogeno.

Le navi minori che viaggiano su brevi distanze, come i traghetti locali, potrebbero essere convertite ai motori elettrici alimentati a batteria, utilizzando lo stesso tipo di tecnologia come quello adoperato dalla Tesla Motors che recentemente ha presentato un prototipo di autoarticolato elettrico a batteria.

Ciò aiuterebbe la qualità dell'aria locale nei porti e farebbe risparmiare un sacco di carburante.

Ma non si tratta di un'opzione pratica per le grandi navi transoceaniche a lungo raggio, afferma Smith.

È l'ammoniaca il carburante del futuro per il trasporto marittimo?

L'ammoniaca potrebbe rappresentare una soluzione per le navi transoceaniche.

La sua formula chimica è NH_3 .

Dato che l'azoto (N_2) è il principale componente dell'aria e l'idrogeno si trova in abbondanza dato che fa parte di ogni molecola d'acqua (H_2O), la NH_3 potrebbe essere facilmente sintetizzata negli impianti chimici scindendo le molecole di N_2 ed H_2O e ricombinando i risultanti atomi di azoto libero ed idrogeno.

Se venisse utilizzata l'energia rinnovabile o nucleare per alimentare il processo di sintesi, l'ammoniaca risultante sarebbe un carburante a basso contenuto di carbonio.

"L'ammoniaca può essere utilizzata direttamente come carburante, adoperata come combustibile nei motori diesel o essere un mezzo per stoccare l'idrogeno per l'utilizzazione nelle celle combustibili" ha dichiarato Faig Abbasov della T&E.

"Nell'ultimo caso, l'ammoniaca dev'essere scissa in H_2 ed azoto in riformatori a bordo; quindi lo H_2 viene inserito nelle celle combustibili per generare elettricità per la propulsione.

L'ammoniaca può essere prodotta dall'elettricità rinnovabile.

L'unico guaio è che l'ammoniaca è un veleno".

Un'altra opzione, afferma Tristan Smith, potrebbero essere le celle combustibili ad idrogeno: "Ci sono impressionanti innovazioni per le celle combustibili in una scala rilevante per il trasporto marittimo, provenienti da diverse fonti: ad esempio, il settore dei centri dati".

Riconvertire o ricostruire?

I carburanti puliti a basso contenuto di zolfo potrebbero essere realizzati mediante la riconversione dell'attuale filiera distributiva del carburante e della flotta marittima per fare uso dei nuovi carburanti, ovvero chiedendo che le nuove navi vengano progettate per tali carburanti, o tutte e due le cose.

Ma procedere alla transizione ai carburanti puliti richiederebbe una filiera distributiva del carburante interamente nuova così come l'apporto di cambiamenti ai gruppi propulsori delle navi, cosa che sarebbe molto costosa.

Una bella domanda è: chi pagherebbe?

Nello scorso mese di aprile, una coalizione di importanti gruppi di pressione del settore marittimo (fra cui il WCS - World Shipping Council ed altri due) ha portato avanti un documento in occasione dei negoziati presso la MEPC dell'IMO, proponendo che venga applicata a livello mondiale una tassa relativa al carbonio per ciascuna tonnellata di carburante venduta.



Il ricavato andrebbe ad un nuovo "Consiglio Internazionale per la Ricerca Marittima" che avrebbe "il compito di dirigere e finanziare la ricerca e lo sviluppo di nuovi e potenziati sistemi di propulsione marittima, impianti di centrali elettriche, carburanti e progettazioni navali" si legge nel documento del WCS.

Ricerca e sviluppo vanno bene, ma non basta

Secondo Tristan Smith dell'UCL, circa 300 milioni di tonnellate di olii combustibili pesanti vengono venduti ogni anno per alimentare le navi.

Se l'importo della tassa sul carbonio per i carburanti delle navi proposta dal WCS venisse stabilita in 10 dollari USA per tonnellata, ad esempio, allora ogni anno sarebbero disponibili 3 miliardi di dollari USA per la ricerca e lo sviluppo e per progetti dimostrativi di trasporto marittimo pulito.

Tale imposta consentirebbe un balzo in avanti nello sviluppo di tecnologie di trasporto marittimo pulito e, a detta di Smith, è meritevole di supporto.

Ma a suo parere un'imposta non sarebbe abbastanza, di per sé, per generare un tempestivo passaggio al trasporto marittimo a basso contenuto di carbonio: "Mentre potrebbe esserci un ruolo per qualche sorta di tariffa od imposta sul carbonio", essa dovrebbe applicarsi di pari passo con una normativa dell'IMO

che richiedesse direttamente al settore del trasporto marittimo di decarbonizzarsi.

Gli esperti della T&E sono d'accordo.

Il gruppo di esperti ambientali ha proposto un budget o un tetto relativo alle emissioni aggregate di anidride carbonica per l'intero settore, rispetto ad un programma annuale decrescente col passare del tempo.

Rientrando in questo limite, il settore potrebbe attuare qualsiasi tecnologia fra le più economicamente convenienti per decarbonizzare lo shipping.

Alla fine, peraltro, saranno gli utenti a pagare la transizione al trasporto marittimo pulito, in un modo o nell'altro, poiché gli armatori navali dovranno passare attraverso tutti gli incrementi di costo.

Così dovrebbe essere, afferma Smith.

Ma, aggiunge, è importante organizzare la transizione in modo tale da presentare regole uguali per tutti i partecipanti del settore, al fine di evitare la distorsione dei mercati del trasporto marittimo e di conseguire la transizione nel modo più economicamente redditizio possibile.

Ciò richiederà una prudente combinazione di strumenti finanziari e normativi.

Quale combinazione di tali strumenti dovrebbe essere adottata sarà materia di grandi dispute.

Gli esperti si aspettano che ci vorranno diversi anni perché l'IMO ottenga che i governi suoi membri approvino un pacchetto di politiche al riguardo.

(da: hellenicshippingnews.com, 2 gennaio 2018)

REEFER

INTERVISTA ALLA MAERSK CONTAINER INDUSTRY SULLA SUA AVVENIRISTICA TECNOLOGIA REEFER

Søren Leth Johannsen, responsabile commerciale della MCI (Maersk Container Industry), ha parlato con Laurence Doe, redattore online di *Port Technology*, in occasione della *Intermodal Europe 2017*, per condividere con lui il proprio pensiero in ordine a quali siano i progressi della sua società e del settore reefer.

Johannsen è il responsabile commerciale della Maersk Container Industry dal 2005.

Anche se il suo ufficio si trova presso il centro Ricerca, Sviluppo e Collaudo della società a Tinglev, nella Danimarca meridionale, normalmente lo si trova in giro a confrontarsi con i clienti ed i partner della MCI di tutto il mondo.



La MCI produce contenitori refrigerati, macchinari frigoriferi e contenitori per carichi secchi per i propri clienti del settore intermodale, che comprendono linee di navigazione, multinazionali della frutta e società di leasing.

Come potrebbero migliorare le operazioni reefer presso i porti?

“Visto dalla prospettiva della MCI quale fornitore di contenitori ed equipaggiamento reefer, ci concentriamo sulla creazione di valore per i nostri clienti e questo naturalmente coinvolge l’intera filiera dei trasporti.

Noi riteniamo che attualmente esistano anche presso i terminal inefficienze e costi che potremo contribuire a ridurre in futuro con i nostro reefer.

Questo potrebbe tradursi in modalità di sorveglianza più intelligenti, relazioni sul consumo di energia, migliori interfacce eccetera.

Ciò varrà sia per la flotta esistente che per quella nuova e potremo conseguire tale risultato lavorando assieme in tutta la filiera dei trasporti, attuando insieme la nuova tecnologia”.

Cos’altro occorre che cambi?

“Mi piacerebbe vedere una valutazione più individuale dei costi dell’equipaggiamento che entra nei terminal.

Il nostro misuratore di energia refrigerante, introdotto nella primavera di quest’anno nei nostri reefer Star Cool, è destinato a fornire alle linee di navigazione containerizzate un modo trasparente per controllare i kWh che il reefer utilizza presso il terminal.

Quando vedremo più reefer Star Cool od altri reefer dotati di misuratori di energia, credo che inizieremo a vedere che i nostri clienti chiederanno ai terminal perché stanno pagando un addebito fisso.

Noi siamo all’avanguardia di questa tendenza ma ritengo che i misuratori di energia diventeranno una caratteristica standard.

Penso che ciò sia fantastico perché in questo settore siamo stati un po’ tormentati dal fatto che ci sia poco in termini di standard e di come misurare il consumo di energia elettrica”.

Quali sono i riscontri della clientela riguardo al misuratore di energia?

“Le linee di navigazione containerizzate ci dicono che lo utilizzeranno per vedere a quale costo effettuare operazioni in una determinata direttrice di trasporto marittimo rispetto alle tariffe di nolo marittimo che stanno addebitando, in modo tale da poter ottenere la completa trasparenza in ordine a quanto i costi si riducano per il singolo contenitore, il che è un’ottima cosa.

Le linee di navigazione containerizzate saranno anche in grado di fornire i dati reali sull’impronta di carbonio ai propri clienti.

Questa sarà un’importante proposta vincente, specialmente se consideriamo il trasporto merci aereo come alternativa”.

Su che cosa il dipartimento ricerca e sviluppo della MCI si è concentrato di recente?

“Nel settore reefer occorre eseguire una PTI (Pre-Trip-Inspection), l’ispezione preliminare al viaggio, se i macchinari funzionano correttamente; essa viene condotta dal deposito prima di caricare la merce nel reefer.

Si tratta di un processo operativo lineare che abbiamo rimodellato e denominato ITI (Intelligent Trip Inspection), di modo che la PTI diventa obsoleta ed invece il reefer può effettuare un'autodiagnosi mentre è operativo.

Questo sostituisce i tempi morti con il tempo utile.

Abbiamo anche sviluppato un software per il risparmio energetico che mette al primo posto la qualità del prodotto.

Esso evita risultati inferiori rispetto all'obiettivo fissato facendo nel contempo risparmiare energia.

Il fattore decisivo è che, mentre la frutta è ancora tiepida, noi facciamo andare il sistema di raffreddamento a pieno regime, ma una volta che il carico giunge alla temperatura fissata ottimizziamo la velocità della ventola e del compressore al fine di assicurare l'esatto raffreddamento necessario a conservare la frutta.

Questo criterio unico ha incrementato sensibilmente l'efficienza energetica dei reefer Star Cool: parliamo tranquillamente di una riduzione del 50-75% rispetto ai reefer convenzionali.

Il software viene utilizzato da un'ampia gamma di linee di navigazione containerizzate e da multinazionali della frutta allo scopo di ottimizzare le loro operazioni reefer occupandosi nel contempo del carico.

Il risparmio di energia apporterà alla fine vantaggi ai terminali".

Quali vantaggi ha apportato finora ai clienti la Intelligent Trip Inspection?

"La trasparenza e la sostituzione dei tempi morti con il tempo utile.

I clienti possono vedere come funzionano i macchinari e possono evitare la PTI riducendo i tempi morti e migliorano l'utilizzazione".

Quale innovazione possiamo aspettarci dalla MCI in futuro?

"Stiamo perseguendo molti modi per digitalizzare ulteriormente i nostri servizi operativi e quelli relativi alla manutenzione così come le caratteristiche del prodotto.

In cima ai nostri pensieri c'è come rendere la vita più facile e più efficiente ai nostri clienti ed ai fornitori di servizi dal momento in cui il reefer è operativo".

C'è stato molto entusiasmo riguardo alla catena di blocchi: ravvisate come essa potrebbe aiutare il settore del trasporto marittimo?

“Certamente essa ha interessanti prospettive quando il settore dello shipping può seguire i percorsi finanziari mediante la catena di blocchi per sapere dov'è il carico, qual è il carico, che cosa è successo al container al fine di conseguire la completa trasparenza della filiera distributiva.

Io ritengo altresì che le linee di navigazione containerizzate ed i porti potrebbero trarre vantaggio da un sistema e da uno standard comuni.

Ciò che è ugualmente importante consiste nel fatto che le autorità portuali partecipino dal momento che spesso questo è un fattore di ritardo dovuto a questioni come le polizze di carico, la documentazione ed il controllo doganale”.

Che cosa pensate delle nomine da parte della MCI di Sean S. Fitzgerald quale amministratore delegato?

“Sono davvero entusiasta dell'inizio delle attività di Sean.

Arriva con un solido vissuto inerente alla produzione ed alla tecnologia, provenendo ultimamente da un settore che, penso, per molti versi è come il nostro, ed è assai esperto di operazioni effettive, eccellenza commerciale e gestione del prodotto.

Ha inoltre l'esperienza a livello internazionale che si richiede in questo settore veramente globale”.

La collaborazione con la Hapag-Lloyd ha aiutato la MCI a comprendere meglio i propri prodotti?



“Lavoriamo con la Hapag-Lloyd da molti anni e siamo lieti di essere stati ricompensati con la recente ordinazione di 3.700 reefer.

Nel corso degli ultimi quattro-cinque anni, abbiamo effettuato un sacco di interessanti prove assieme come quella consistente nell'essersi avventurati ad utilizzare i nostri reefer Star Cool con atmosfera controllata per un prodotto specifico.

Una delle problematiche che abbiamo dovuto affrontare consiste nel fatto che gli agricoltori coltivano questo prodotto con metodi biologici, ma, una volta che viene esposto allo SO₂, esso perde quella condizione, cosa che rappresenta un guaio per il caricatore, il commerciante ed il proprietario del box reefer dal momento che le sostanze reagiscono in modo estremamente aggressivo con l'alluminio, il rame, la gomma e le altre componenti del contenitore e dei macchinari.

Quello che abbiamo fatto consiste nel collaudare l'uso di un alto livello di CO₂ al posto della SO₂.

I risultati di laboratorio mostrano come la CO₂ possa sostituire la SO₂ e risolvere il problema di come conservare il prodotto, mantenerlo biologico e fermare la corrosione del contenitore.

Il mercato sta perdendo interesse nei confronti del trasporto refrigerato specializzato: ciò avviene a causa dell'affidabilità dei servizi misti offerti da vettori come la Maersk Line e dei progressi nello sviluppo compiuti da specialisti innovativi del trasporto reefer come la MCI?

"C'è una popolazione di rinfusiere reefer assai datata di circa 25 anni di età in media ed io non vedo come i cantieri navali siano più ormai davvero concentrati sul segmento dei reefer specializzati.

Pertanto, stiamo assistendo ad una conversione degli operatori di rinfusiere refrigerate tradizionali che investono in navi portacontainer con una elevata utilizzazione di prese per reefer.

Quello che le linee di navigazione containerizzate offrono è una frequenza elevata ma talvolta a spese dei tempi di viaggio.

Ciò è avvenuto a vantaggio dei traffici reefer specializzati dal momento che essi offrono rapidi servizi da punto a punto, che sono molto importanti per il prodotto fresco.

Nel 2009 abbiamo lanciato il nostro sistema ad atmosfera controllata, lo Star Cool CA, che ha consentito al prodotto di viaggiare più a lungo in un contenitore reefer.

Con il CA possiamo lasciarci alle spalle il limite originale di 21 giorni di conservazione per le banane, gli avocado ed i manghi: le grandi derrate.

Dopo di che, ci siamo occupati dei prodotti a lenta respirazione, come i mirtilli, per i quali abbiamo escogitato il metodo consistente nell'iniettare azoto ed anidride carbonica.

Vediamo che lo Star Cool CA contribuisce davvero alla conversione ai contenitori: anche gli operatori si rendono conto che possono ottenere molte delle stesse caratteristiche di cui dispongono nei compartimenti di carico situati sulle rinfusiere refrigerate".

Perché la MCI ha cambiato il proprio marchio?

“Volevamo un’identità di marchio chiara ed unificata in linea con il nostro crescente portafoglio di prodotti e le ambizioni a lungo termine di servire l’intero settore del trasporto marittimo containerizzato.

Conservando ed aggiornando l’inconfondibile cristallo Star Cool, il nuovo logo del prodotto rende omaggio ai creatori del primo modello di logo, vale a dire gli ingegneri autori del prodotto Star Cool originale.

Abbiamo anche portato il cristallo Star Cool nei loghi dello Star Cool Integrated e dello MCI Box.

Con questo puntiamo a mostrare il nostro impegno all’eccellenza in tutte le linee di prodotto con il valore che esse assicurano, quali la durata eccezionale, la cura del carico, l’efficienza energetica, la qualità del prodotto, il servizio alla clientela e naturalmente la nostra specializzazione nella tecnologia reefer”.

Quanto bene il mercato ha ricevuto il nuovo sistema refrigerante R513A per i contenitori Star Cool della MCI?

“La Hapag-Lloyd è il primo vettore di linea ad introdurre diffusamente il sistema refrigerante R513A nella propria flotta con le sue recenti ordinazioni di Star Cool.

In genere, il mercato può ritenerlo un’assicurazione che il macchinario che si sta comprando non diventerà obsoleto e che la propria vecchia flotta di reefer non diventerà obsoleta perché è stata ammodernata.

Il prezzo è ancora leggermente più alto rispetto a quello dello R-134a usato tradizionalmente.

Ma, con la nuova regolamentazione, la differenza di prezzo fra il nuovo ed il vecchio diminuirà nel corso del tempo ed allora inizieremo ad assistere al passaggio al nuovo.

Questa è la finalità complessiva dell’iniziativa, far sì che si disponga di una flotta che abbia un refrigerante alternativo.

Ci piacerebbe spingerlo avanti ulteriormente, cosa che richiederà nuove piattaforme, e quando introduciamo una nuova piattaforma abbiamo bisogno di esser sicuri che essa abbia un parametro di potenziale di riscaldamento globale del solo 1% e che sarà costituita solo da refrigeranti naturali.

Le linee di navigazione containerizzate non sono propense a continuare ad utilizzare refrigeranti artificiali.

Esse vogliono abbandonarli a causa dei rischi comportati dall’uso di certi prodotti chimici in relazione a prezzi, brevetti e disponibilità; essi possono

anche avere problemi con i prodotti contraffatti: una questione di rilievo un paio d'anni fa; ecco perché non vogliono più averci a che fare.

Non abbiamo ancora visto una grande domanda di soluzioni naturali sulle nuove piattaforme, ma non sarei sorpreso se l'anno prossimo ne vedessimo una lenta ascesa, quando assisteremo ad un vero incremento dei prezzi dei vecchi refrigeranti.

Alla fin fine, noi crediamo nel propano dal punto di vista tecnico e delle prestazioni; lavoreremo con i nostri clienti per trovare e sviluppare la migliore soluzione ed abbiamo le capacità per farlo”.

(da: porttechnology.org, 21 dicembre 2017)

SICUREZZA E PROTEZIONE

I PORTI STATUNITENSIS RAFFORZANO LE DIFESE PER LA SICUREZZA INFORMATICA ALLO SCOPO DI RIDURRE IL RISCHIO DI ATTACCHI

Le autorità portuali degli Stati Uniti sono all'urgente ricerca delle metodologie finalizzate a proteggere i sistemi informatici delle operazioni terminalistiche nei confronti degli attacchi informatici, pur condividendo nel contempo le informazioni per migliorare le prestazioni della filiera distributiva.

Una rinnovata urgenza è stata suscitata dall'attacco informatico di giugno al gruppo Maersk che ha rappresentato un campanello d'allarme per tutto il settore.

Le autorità portuali, in occasione della conferenza "JOC's Port Performance



North America", hanno affermato di avere intrapreso iniziative volte a valutare la sicurezza dei propri sistemi computerizzati.

L'amministratore delegato del Port of Virginia John Reinhart afferma che il porto ritiene che non sia più una questione di "se" si verifica un attacco, bensì

di "quando", riferisce la *IHS Media*.

"Penso che siamo tutti nella stessa barca" ha detto Reinhart ai partecipanti alla conferenza, parlando ad un tavolo di lavoro con cinque altri responsabili portuali nel corso del quale il problema è stato esaminato.

"Partiamo dal presupposto che saremo colpiti.

Quanto alla svelta possiamo bloccare l'attacco e poi tornare operativi?

E cercare di abbreviare il periodo di tempo occorrente per riprendersi.

Questa è una delle cose che ci tiene tutti svegli di notte" ha dichiarato Reinhart.

Tuttavia, il compito è reso più complicato dall'aumento della domanda che i porti e gli altri soggetti interessati nella filiera distributiva "si colleghino" reciprocamente, afferma Dustin Stoker, responsabile operativo della Northwest Seaports Alliance.

La domanda da parte dei proprietari della merce beneficiari, dei fornitori di logistica e di altri soggetti interessati nella filiera distributiva in ordine ad una maggiore "visibilità", in modo da poter seguire meglio il carico e prepararsi per il suo arrivo, richiede sempre più agli operatori di condividere le informazioni.

A questo fine occorre che i loro sistemi computerizzati si parlino reciprocamente, cosa che potrebbe potenzialmente assicurare un punto di ingresso per un attacco informatico.

Così, anche se i porti e gli altri soggetti interessati "stanno facendo la cosa giusta e stanno cercando di collegarsi, facendo in modo che un numero maggiore di interessati si scambino i dati" afferma Stoker, stanno peraltro aumentando il rischio di un hackeraggio.

Questo rischio era minore in passato, perché se un singolo terminal era vittima di un attacco informatico, si trattava di un solo terminal e non dell'intera rete, come a suo dire potrebbe succedere adesso.

"Pertanto la sicurezza diventa sempre più importante dal momento che stiamo facendo la cosa giusta nel cercare di integrare la filiera distributiva" ha dichiarato.

"La percentuale della sicurezza informatica si avvia a diventare sempre più un fattore di rischio del quale dobbiamo essere sicuri di poter rendere conto".

L'attacco alla Maersk da parte di un virus denominato Not Petya faceva parte di un attacco che si stima abbia compromesso 2.000 sistemi in Europa e Nord America, secondo la ditta di sicurezza informatica Kasperski Labs.

Oltre alle attività correlate al trasporto marittimo di linea, fra le unità Maersk colpite dal virus ci sono state la sua branca terminalistica operativa APM Terminals e la sua unità di spedizioni Damco.

Due specialisti informatici che hanno parlato ad un altro tavolo di lavoro della conferenza hanno affermato che sebbene l'attacco abbia accresciuto la consapevolezza del settore marittimo circa la necessità di prepararsi a subire attacchi informatici, molte società sono ancora vulnerabili alle notevoli turbative provocate da tali attacchi.

Peraltro molte società hanno invece assunto qualche iniziativa per proteggersi, afferma Susan Kohn Ross, socia dello studio legale Mitchell Silberberg & Knupp.

L'avvocato Kohn Ross ha dichiarato di ravvisare che un sacco di società, specialmente di quelle minori, hanno assunto un atteggiamento del tipo "cavolo, comunque non posso farci niente, perciò mi limito a sperare in bene".

È responsabili portuali, tuttavia, hanno affermato di ritenere che la sicurezza informatica sia una delle principali priorità.

Sebbene le società non possano eliminare del tutto la possibilità di un attacco, possono quanto meno limitarne il rischio, afferma l'avvocato Kohn Ross.

Ciò è fattibile ponendo attenzione a tutte le modalità con cui i computer esterni possono collegarsi ad un sistema informatico aziendale ed offrire ad un hacker un potenziale percorso per intromettersi.

Quell'elenco ora comprende gli smartphone e la "internet delle cose", fra cui webcam, frigoriferi e televisioni.

(da: seanews.com.tr, 2 gennaio 2018)

IN CALENDARIO

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

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