

Notiziario

31 Dicembre 2017

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXV
Numero del 31 dicembre 2017

PORTI

INAUGURATO IL PIÙ GRANDE TERMINAL COMPLETAMENTE AUTOMATIZZATO DEL MONDO Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LA VALUTAZIONE DEI RISCHI INFORMATICI DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

AIUTI DI STATO: LA COMMISSIONE APPROVA IL FINANZIAMENTO PUBBLICO
PER PROMUOVERE LO SPOSTAMENTO DEL TRASPORTO MERCI DALLA STRADA
ALLA FERROVIA IN PROVINCIA DI BOLZANO " 13

TRASPORTO STRADALE

LA DHL FREIGHT COLLAUDA CAMION ELETTRICI PER RIDURRE LE EMISSIONI
DEL PROPRIO TRASPORTO TERRESTRE " 15

TRASPORTO INTERMODALE

ANVERSA SI APPRESTA AD INVESTIRE IN PROGETTI INTERMODALI " 18

INDUSTRIA

LA RIPRESA DELLE SORTI DEL TRASPORTO MARITTIMO È UN INCENTIVO
PER I PRODUTTORI DI CONTENITORI " 20

LOGISTICA

IL RUOLO DEI BITCOIN NELLA LOGISTICA " 22

LEGISLAZIONE

LA DEUTSCHE BAHN GUIDA UN'AZIONE COLLETTIVA DA 240 MILIONI DI EURO
CONTRO UN CARTELLO DI PRODUTTORI DI CAMION " 25

PROGRESSO E TECNOLOGIA

TRAFFICI E TECNOLOGIE INTELLIGENTI: PREPARARE L'AGEVOLAZIONE
DEI TRAFFICI DEL FUTURO " 28

STUDI E RICERCHE

LA DREWRY SULLA CONNETTIVITÀ PORTUALE Pag. 33

SICUREZZA E PROTEZIONE

TT CLUB - CONTENITORI: I RISCHI PER I TRAFFICI " 36

IN CALENDARIO " 40

31 dicembre 2017

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

PORTI

INAUGURATO IL PIÙ GRANDE TERMINAL COMPLETAMENTE AUTOMATIZZATO DEL MONDO

La SIPG e la ZPMC hanno inaugurato la quarta fase del terminal automatizzato Shanghai Yangshan da 4 milioni di TEU.

La nuova struttura, reclamizzata come il maggior terminal container completamente automatizzato a livello mondiale, è stata inaugurata l'11 dicembre sull'isola di Yangshan al largo della costa di Shanghai.

Il terminal è stato "costruito congiuntamente) dalla ZPMC e dalla SIPG (Shanghai International Port Group) ed è caratterizzato da sette ormeggi con banchine lunghe più di 2.350 metri ed un'area complessiva di 2,2 milioni di m².

Il terminal "connota lo straordinario aggiornamento ed il significativo cambiamento che la Cina ha compiuto nelle modalità operative e nelle applicazioni tecniche dei porti cinesi" si legge in una dichiarazione della ZPMC.

"Esso fornisce altresì nuovo potenziale affinché il porto di Shanghai rafforzi il proprio ruolo di preminenza quanto a capacità di movimentazione portuale e si classifichi come il n° 1".

La Fase IV di Yangshan dispone di due ormeggi da 70.000 tonnellate e cinque ormeggi da 50.000 tonnellate con una capacità di 4 milioni di TEU all'anno nella prima fase.

Essa potrà essere estesa a 6,3 milioni di TEU in futuro.

La ZPMC descrive la Fase IV di Yangshan come il solo terminal completamente automatizzato con un "fulcro in Cina".

Con questo la società vuole intendere che i due sistemi software di base del terminal sono stati sviluppati da società cinesi: il sistema operativo del terminal dalla SIPG e il sistema di controllo degli equipaggiamenti dalla ZPMC.

L'equipaggiamento presso il nuovo terminal finora comprende 10 gru "automatiche" ZPMC STS, 40 ZPMC ASC (gru impilatrici automatizzate con il sistema di automazione e controllo TMEIC), 50 ZPMC AGV ed un certo numero di "gru su rotaia automatiche per contenitore doppio".

Si è capito che queste ultime sono gru a doppio sbalzo con struttura a cassone.

Le AGV presentano batterie intercambiabili con un sistema di ricarica delle batterie automatizzato.

Le batterie sono progettate per durare 12 ore a carica completa.

Esse vengono rimosse per la ricarica (cosa che richiede sei minuti di tempo) e possono essere ricaricate in due ore.



A costruzione ultimata la fase IV di Yangshan presenterà 26 gru STS, 120 ASC e 130 AGV.

Il terminal è il culmine di quanto conseguito dalla ZPMC nell'automazione terminalistica finora ed è stato realizzato basandosi sul terminal Yuanhai di

Xiamen e sul nuovo terminal automatizzato di Qingdao (QQCTN), anche i quali sono entrambi caratterizzati dalla presenza di AGV.

La ZPMC sottolinea di avere altri progetti di automazione in atto, fra cui Vado per la APM Terminals in Italia ed un nuovo terminal a Khalifa per la Cosco Shipping Ports, così come un altro sviluppo a Tangshan in Cina.

In occasione dello *Smart Terminal Solutions Forum* di Shanghai a novembre Huang Qingfeng della ZPMC ha dichiarato ai partecipanti all'evento che il terminal container automatizzato "è un punto di forza per la ZPMC".

La società nota che dal 1998 essa risulta essere il maggior fornitore di gru STS nelle indagini di mercato annuali di *World Cargo News* e che adesso ha consegnato gru a 99 paesi diversi.

La ZPMC si aspetta che l'automazione possa svolgere un ruolo sempre più significativo nello sviluppo della società.

(da: *worldcargonews.com*, 11 dicembre 2017)

TRASPORTO MARITTIMO

LA VALUTAZIONE DEI RISCHI INFORMATICI DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA

Se ne sarà certamente sentito parlare prima e probabilmente se ne avrà avuto abbastanza.

Il prefisso "ciber" è onnipresente.

Tutto iniziò con "*Neuromancer*" di William Gibson, sebbene è improbabile che lo si sia letto e questo poco importa.

Tuttavia, non si sarà in condizione di restare spensierati per molto tempo ancora, a meno che non si sia deciso di viaggiare indietro nel tempo per navigare solo a vela.

Tuttavia, se non lo si è fatto, non si può essere immuni dai rischi informatici della navigazione.

Assieme ai rischi tradizionali della navigazione (i cosiddetti rischi d'alto mare), oggi gli esercenti e gli assicuratori debbono preoccuparsi della comparsa di una nuova categoria di rischi che sorgono dalla navigazione marittima: rischi, questi, che sorgono dalla sempre maggiore dipendenza dall'uso dei chips di silicio nelle scatole nere.

I rischi informatici sono intrinseci all'uso dei computer.

È raro che un battello, in qualche misura, non dipenda dall'onnipresente tecnologia informatica che trasforma una nave in un potenziale obiettivo vulnerabile agli attacchi informatici.

Per un verso, gli attacchi potrebbero essere deliberati – un hacker che tenti di prendere il controllo della nave – oppure, alternativamente, semplicemente il risultato dell'incompetenza: un membro dell'equipaggio che scarica un virus sul computer di bordo per errore.

Più il battello o la sua interfaccia portuale sono raffinati, specializzati ed interconnessi, più saranno le opzioni per lo hacker al fine di ottenere l'accesso.

La ciberpatologia può solo intensificarsi ulteriormente se consideriamo la crescita che prevedibilmente si verificherà con la navigazione autonoma.

Pertanto, non sorprende che BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF, IUMI, CLIA, ICS, DSTL, Guardia Costiera degli Stati Uniti ed IMO abbiano già assunto qualche iniziativa pubblicando guide ed istruzioni in ordine a come si dovrebbe gestire la sicurezza informatica marittima.

Alla luce di quanto sopra esposto, in questo articolo lo studio legale Kennedys si propone di:

- identificare i rischi informatici della navigazione;
- analizzare brevemente la loro copertura nel mercato delle assicurazioni marittime;
- studiare l'impatto che la sicurezza informatica potrebbe avere su SOLAS, ISPS e PSC così come i requisiti di idoneità alla navigazione delle navi ai sensi delle polizze di noleggio.

Identificazione dei rischi informatici della navigazione

Il problema più grosso che si pone quando si devono identificare i potenziali attacchi informatici su una nave è rappresentato dal fatto che, con poche eccezioni, gli esercenti sono riluttanti a renderli pubblici, nascondendo perciò ogni danno finanziario e – più di tutto – proteggendo la propria reputazione (per non menzionare l'intenzione di evitare sanzioni per violazioni della normativa sulla protezione dei dati, quando è il caso).

Questa "legge di omertà" ha un effetto deleterio: la comunità del commercio e delle assicurazioni non ha una tradizione di richieste di risarcimento che possa essere utilizzata per valutare il livello del rischio che esiste, con la conseguenza che i rischi informatici vengono esclusi dalle polizze oppure che i premi aumentano.

Nondimeno, sono state pubblicate alcune informazioni in ordine ad attacchi cibernetici ai sistemi informatici del settore marittimo-portuale con base a terra, fra cui:

- nel 2014, una società di trasporti ha depositato una cauzione di 10 milioni di dollari USA pensando che si trattasse del conto dell'armatore della nave;
- a giugno del 2017, la Maersk e la sua partecipata APM hanno subito perdite sino a 300 milioni di dollari USA a causa del ransomware NotPetya;
- un terminal container del Porto di Anversa ha subito vari attacchi informatici dal 2011 al 2013 che hanno consentito ai trafficanti di distribuire sostanze stupefacenti impunemente;

- un fornitore di bunker ha subito una truffa da 18 milioni di dollari USA quando ha risposto ad una falsa ordinazione dell'Agencia della Difesa degli Stati Uniti per una petroliera situata in Costa d'Avorio.

Quale potenziale obiettivo di un attacco informatico, una nave ha vari punti vulnerabili: i suoi sistemi informatici e la tecnologia operativa.

Il sistema di tecnologia operativa controlla gli elementi operativi della nave.

Il sistema informatico o elettro-meccanico del ponte di comando che controlla, fra gli altri, i sistemi di propulsione, posizionamento, zavorra e manovra fa parte del sistema di tecnologia operativa.

L'informatica si riferisce solo alla comunicazione elettronica dei dati, come l'intranet e la posta elettronica a bordo, senza conseguenze, in linea di massima, per le macchine operative della nave.



Il sistema di sicurezza del sistema informatico è noto come "sicurezza informatica", mentre il sistema di sicurezza del sistema di tecnologia operativa è noto come "incolumità informatica",

sebbene entrambi appartengano al concetto di "sicurezza informatica".

Tradizionalmente i sistemi di tecnologia operativa venivano isolati all'interno della nave senza la possibilità di accesso online di modo che ogni rischio potesse provenire solo dai membri dell'equipaggio o da infiltrati non autorizzati che ottenevano l'accesso diretto all'hardware a bordo.

Tuttavia, la tendenza è cambiata.

Attualmente, è usuale per le navi disporre di sensori multipli che monitorano e controllano in tempo reale il funzionamento delle macchine online e trasmettono le informazioni da remoto per gentile concessione del sistema informatico della nave.

In altre parole, i sistemi di tecnologia operativa e di informatica della nave stanno diventando sempre più interconnessi al punto che l'esistenza di una nave senza membri dell'equipaggio (controllata completamente da remoto) è una futura realtà.

Naturalmente, quando il sistema di tecnologia operativa e di informatica è accessibile da internet, il rischio di un attacco cibernetico si incrementa in modo esponenziale.

Peraltro, per ottenere l'accesso da remoto ai sistemi di tecnologia operativa e di informatica, lo hacker ha bisogno di violare le connessioni satellitari, 4G o Wi-Fi della nave.

Sebbene la violazione delle comunicazioni via satellite (ad esempio, il GPS) sia possibile, non si tratta di un processo semplice e richiede un attacco informatico ben finanziato, organizzato e meticoloso, al di là delle possibilità di un semplice "ciberdelinquente".

Nondimeno, i comuni delinquenti informatici hanno un compito facile nel piratare la rete 4G o Wi-Fi quando la nave è attraccata in banchina.

Quali sono i profili di questo delinquente informatico?

Essi spaziano dagli "hacktivist" che hanno deleteri motivi economici e commerciali agli "hacker etici" che cercano di mettere in evidenza la vulnerabilità dei sistemi tecnologici informatici, dai ricattatori che chiedono un riscatto per disinfectare la nave dal malware alle spie industriali, militari o della concorrenza.

Naturalmente, la pirateria informatica avrà una sua logica economica: nessuno perderà tempo a piratare una rete satellitare se non si tratta di conseguire un vantaggio economico proporzionato all'impegno.

Una volta che lo hacker ha ottenuto l'accesso alla rete della nave, potrebbero essere commesse varie infrazioni alla normativa sulla protezione dei dati, mettendo allo scoperto le imprese, ad esempio, delle crociere di linea (rispetto ai dati dei passeggeri e dei dipendenti) o delle navi mercantili (rivelando i dettagli degli imbarchi elettronici).

Inoltre, gli hacker potrebbero andare oltre ed accedere agli elementi più sensibili dei sistemi informatici della nave.

Ci sono stati casi di hacker che sono riusciti ad impedire o falsificare il segnale GPS di una nave oppure per piratare i sistemi AIS ed ECIS che potrebbero comportare conseguenze sulla rotta della nave ed indurre la nave ad aggirarsi in condizioni di scarsa visibilità.

Infine, sebbene vari firewall possano impedirlo, il delinquente informatico potrebbe raggiungere il nocciolo duro della nave – i suoi sistemi di tecnologia operativa – e riuscire a prendere il controllo del sistema di posizionamento dinamico, della propulsione, del sistema di zavorra o della manovra della nave.

Gli hacker in precedenza erano riusciti a modificare l'ubicazione di una piattaforma petrolifera al largo della costa occidentale africana e, a febbraio del 2017, una portacontainer in rotta da Cipro a Gibuti è stata hackerata per 10 ore, durante le quali il comandante aveva perso il controllo del sistema di manovra.

Oltre alla potenzialmente catastrofica natura di tale situazione (blocco del porto, collisioni) potrebbero anche verificarsi conseguenze più modeste per cui gli hacker riescono a far risultare terminato il periodo di noleggio previsto da una polizza di noleggio a tempo determinato.

Pertanto, si può constatare che una nave sarà meno vulnerabile da un attacco informatico se è meno dipendente dai propri sistemi di informatica o tecnologia operativa.

Copertura dei rischi informatici della navigazione nelle polizze di assicurazione marittima

Gli armatori, come qualsiasi imprenditore suscettibile di attacchi informatici, adesso hanno a disposizione una copertura dei rischi informatici (quale rischio non marittimo).

Restando nello stretto ambito dei rischi informatici marittimi, è utile distinguere fra i club di P&I (protezione ed indennità) e le compagnie di assicurazione.

In termini generali, al contrario delle compagnie di assicurazione che inseriscono la ben nota "Clausola Istituzionale di Esclusione degli Attacchi Informatici 380" (la Esclusione 380) nelle proprie polizze per lo scafo, le macchine la merce, i club di protezione ed indennità (almeno, quelli del Gruppo Internazionale) non escludono automaticamente la copertura delle perdite o la responsabilità civile derivante dagli attacchi informatici.

Infatti, essendo consapevoli dell'applicazione della Esclusione 380 da parte delle compagnie di assicurazione, i club offrono una specifica copertura per le richieste di risarcimento che normalmente vengono escluse (ad esempio, la "Ciberclausola 380 di riacquisto" dello Hull Club norvegese).

I club di protezione ed indennità si aspettano che i propri membri adottino tutte le misure raccomandate per gestire i rischi informatici, sia in porto che a bordo delle navi, cosa che spiega perché molti club facciano riferimento alla conformità alle linee guida per la sicurezza informatica pubblicate dalla BIMCO.

Al contrario, le compagnie di assicurazione espressamente escludono i rischi informatici ai sensi della Esclusione 380 in relazione alla copertura per lo scafo e le macchine così come per le merci (sebbene in questo caso vi sia una versione edulcorata della Esclusione 380 in virtù della quale l'esclusione non si applica se l'uso di un computer ha contribuito al furto o all'appropriazione della merce assicurata).

La Esclusione 380 lascia gli armatori senza copertura per i danni e la perdita di profitto a causa di attacchi informatici.

Ai sensi della Esclusione 380, è sufficiente che il danno sia stato causato da remoto da un attacco informatico e che quest'ultimo sia stato utilizzato per causare un danno mediante l'introduzione di, ad esempio, un codice malevolo od un virus con l'intenzione di provocare nocumento.

Questo comporta l'obbligo per gli armatori di ottenere una specifica assicurazione ad hoc.

Attualmente non ci sono tanti specifici prodotti assicurativi per lo scafo e le macchine contro gli attacchi informatici, sebbene alcuni assicuratori abbiano indicato di voler abolire la Esclusione 380 se gli armatori volessero riferire gli attacchi informatici (consentendo perciò agli assicuratori di ottenere informazioni e quantificare, valutare e graduare il rischio assicurabile) ed adeguarsi a determinate pratiche ed a controlli preventivi.



L'impatto giuridico della sicurezza informatica

L'IMO è consapevole del fatto che il settore marittimo-portuale non può restare ai margini della gestione dei rischi informatici, sia a bordo che a terra.

Per questa ragione, sono stati pubblicati i seguenti documenti:

- un glossario multilingue dei "cibertermini" che serva da guida generale;
- la circolare MSC.FAL.1/Circ. 3 che fornisce le "Linee guida per la Gestione del Rischio Informatico Marittimo" (che fa altresì espresso riferimento alle Linee Guida per la Sicurezza Informatica a Bordo delle Navi della BIMCO).

Nello specifico, l'IMO ha concesso agli armatori una data limite fino al 1° gennaio 2021 per incorporare la gestione della sicurezza informatica all'interno del proprio Codice ISM.

A partire da quella data, le navi possono essere trattenute a fini di ispezione dal PSC (Controllo Statale dei Porti) per non avere attuato le misure raccomandate dall'IMO per la "incolumità informatica" (applicabile ai sistemi di

tecnologia operativa delle navi) o per la "sicurezza informatica" (applicabile ai sistemi telematici della nave).

A causa di questi rischi, è probabile che l'IMO entro poco tempo richieda misure simili riguardo al Codice ISPS.

Pertanto, una nuova fonte di obblighi è all'orizzonte per il già saturo armatore: la gestione della sicurezza informatica, non solo per prevenire gli attacchi informatici (con la sua correlata e costosa copertura assicurativa) ma anche per evitare sanzioni e l'arresto della nave.

In conseguenza di quanto sopra esposto, sorge un'altra domanda: potremmo vedere una nave "ciber-inidonea alla navigazione"?

Ai sensi delle sezioni 3(1) delle Regole dell'Aja Visby e 212 della Legge sulla Navigazione Marittima, un armatore è obbligato a garantire la navigabilità (nel senso sia di idoneità alla navigazione sia di idoneità a trasportare carichi) delle proprie navi, effettuando un'adeguata verifica per conservare questa condizione di navigabilità in qualsiasi momento.

Anche le polizze di noleggio richiedono la stessa cosa.

Riassumendo, l'idoneità alla navigazione è una necessità fondamentale per effettuare operazioni con una nave ed assicurarla.

Che cosa succede se un armatore non si conforma alle linee guida per la gestione della sicurezza informatica a bordo come richiesto dall'IMO e dalla BIMCO?

Potrebbe essere implicito che la non conformità comporti la "inidoneità al trasporto di carichi" o la "inidoneità alla navigazione" ai sensi di una polizza di noleggio o di una locazione a scafo nudo.

Se un armatore omette di adottare misure preventive di sicurezza informatica e, per tale motivo, uno hacker ottiene l'accesso ai sistemi di trasporto merci, manovra, zavorra o propulsione della nave e causa una perdita, la domanda che sorge è se la nave era davvero navigabile e pronta a ricevere e trasportare merci in sicurezza.

Allo stesso modo, questa inidoneità alla navigazione a causa di una carenza di sicurezza informatica potrebbe costituire una situazione di "fine locazione" ai sensi di una polizza di noleggio.

Ad esempio, un attacco informatico potrebbe lasciare una nave senza macchine e zavorra e pertanto renderla non operativa.

Il pericolo può solo aumentare con l'emersione della navigazione autonoma che sarà più vulnerabile agli attacchi informatici (e per la quale occorrerà procedere

ad una rivisitazione del concetto di idoneità alla navigazione poiché si prevede che tali navi viaggino senza equipaggio, cosa che richiederà una espressa riforma della SOLAS).

Commento

Nessun armatore è immune dai rischi informatici, sebbene il livello di vulnerabilità sia proporzionato al livello di automazione ed interconnessione della flotta.

L'IMO ha fissato una scadenza al 1° gennaio 2021 affinché gli armatori incorporino la gestione della sicurezza informatica nel Codice ISM; nel caso di non conformità, si prevede di assistere ai primi casi di blocco per tali ragioni.

È prevedibile che l'IMO incorporerà richieste simili nell'ISPS.

Non è al di fuori di ogni logica che le emissioni nell'area della sicurezza informatica possano comportare conseguenze per il concetto di idoneità alla navigazione di una nave, con tutte le conseguenze correlate e non solo quelle inerenti alle autorità competenti – sanzioni ed arresti – ma anche quelle contrattuali, relative alle polizze assicurative per scafi e noleggi.

Data la crescente pressione normativa sulla sicurezza informatica nel settore marittimo e la progressiva automazione ed interconnessione della tecnologia nautica, sarà inevitabile che ci sia in futuro la necessità di nuovi prodotti assicurativi che coprano specificamente i rischi informatici marittimi e portuali.

Maggiori informazioni

Per informazioni in ordine ai servizi ed alle competenze dello studio Kennedys e relativi contatti, si può consultare il sito www.kennedyslaw.com.

(da: hellenicshippingnews.com/kennedyslaw.com, 19 dicembre 2017)

TRASPORTO FERROVIARIO

AIUTI DI STATO: LA COMMISSIONE APPROVA IL FINANZIAMENTO PUBBLICO PER PROMUOVERE LO SPOSTAMENTO DEL TRASPORTO MERCI DALLA STRADA ALLA FERROVIA IN PROVINCIA DI BOLZANO

La Commissione Europea ha approvato ai sensi delle regole sugli aiuti di stato dell'Unione Europea un programma italiano finalizzato a supportare lo spostamento del traffico merci dalla strada alla ferrovia in provincia di Bolzano.

Il provvedimento promuoverà gli obiettivi trasportistici ed ambientali dell'Unione Europea, conservando nel contempo la concorrenza nel mercato unico.

Il programma italiano, che dispone di un budget complessivo di 9 milioni di euro e che si protrarrà fino al 2019, mira ad incrementare la quota del trasporto merci ferroviario ed intermodale attraverso il corridoio del Brennero, una direttrice di transito transalpina dal Brennero a Salerno che comprende 120 km di ferrovia e 116 km di autostrada.



L'aiuto assume la forma di un contributo alle imprese ferroviarie ed agli operatori multimodali che trasportano merci, in ultima analisi riducendo i prezzi per i consumatori finali.

Il livello del supporto che le imprese possono ricevere si basa sulla riduzione dei costi esterni (inquinamento, rumore, congestione ed incidenti) conseguita dal trasporto ferroviario rispetto a quello stradale.

La Commissione ha constatato che il programma è vantaggioso per l'ambiente e la mobilità, supportando il trasporto ferroviario che è meno inquinante rispetto a quello stradale e facendo altresì diminuire la congestione sulle strade.

Di conseguenza, la Commissione ha concluso che il provvedimento è conforme alle regole sugli aiuti di stati dell'Unione Europea ed in particolare ai criteri ai sensi delle Linee Guida 2008 della Commissione sugli aiuti di stato per le imprese ferroviarie.

Lo sfondo

Nel 2015 sono state trasportate 43,9 milioni di tonnellate lungo il corridoio del Brennero, il 71% delle quali trasportate su strada ed il 29% per ferrovia.

I volumi complessivi delle merci trasportate su strada lungo il corridoio del Brennero si sono stabilmente incrementati dal 2013 in poi.

Questa tendenza contrasta con l'obiettivo dell'Unione Europea di dirottare il trasporto merci dalla strada alla ferrovia così come previsto dal Libro Bianco sulla Politica dei Trasporti della Commissione Europea e ha un impatto negativo sulla concentrazione dell'inquinamento atmosferico lungo il corridoio del Brennero.

Il provvedimento approvato il 1° dicembre va a completare a livello locale il programma nazionale italiano a supporto della ferrovia e del trasporto merci combinato autorizzato dalla Commissione il 24 novembre ed il 19 dicembre 2016.

Maggiori informazioni saranno disponibili nel Registro degli Aiuti di Stato sul sito web della DG Concorrenza, una volta che saranno state risolte tutte le questioni di riservatezza, al numero di pratica SA.48858.

Lo *State Aid Weekly e-News* elenca le nuove pubblicazioni sulle decisioni degli aiuti di stato su internet e sulla gazzetta ufficiale dell'Unione Europea.

(da: transportjournal.com, 14 dicembre 2017)

TRASPORTO STRADALE

LA DHL FREIGHT COLLAUDA CAMION ELETTRICI PER RIDURRE LE EMISSIONI DEL PROPRIO TRASPORTO TERRESTRE

La DHL Freight, uno dei più importanti fornitori di servizi di autotrasporto in Europa, sta "elettrificando le proprie attività di spedizione di merci" con l'impiego di due FUSO eCanter realizzati dalla Daimler Trucks.

L'odierna consegna ufficiale del veicolo al primo cliente europeo segna l'inizio della approfondita fase di collaudo per 24 mesi della DHL Freight dei camion elettrici nell'area metropolitana di Berlino.

La società afferma che l'Canter da 7,5 tonnellate è "il primo camion completamente elettrico prodotto in serie e che la sua propulsione a basse emissioni e basso livello di rumore lo rende unico fra i veicoli destinati al trasporto di merci".

Uwe Brinks, amministratore delegato della DHL Freight, commenta: "Mediante l'impiego dell'eCanter speriamo di ridurre le emissioni derivanti dalla nostra attività di spedizioni, così come le emissioni che provocano l'inquinamento dell'aria sul posto, cosa che a sua volta ridurrà la nostra impronta di carbonio e quella dei nostri clienti.



L'uso di propulsioni alternative, come quella montata sui FUSO eCanter completamente elettrici, svolge un ruolo importante affinché tutto il nostro gruppo possa raggiungere l'obiettivo di ridurre a zero tutte le emissioni correlate alla logistica entro l'anno 2050.

La DHL Freight è decisamente impegnata a contribuire a far sì che questo accada".

Nei mesi a venire i due camion completamente elettrici inizieranno le attività presso la filiale di Wustermark della società in servizi locali di spedizione merci a Berlino.

I nuovi camion leggeri saranno utilizzati principalmente per le consegne ad aziende ed a clienti privati nel centro della città.

I camion saranno in strada per consegnare spedizioni a carico parziale di peso superiore a 35 kg, come i prodotti elettrici o i grandi elettrodomestici, a clienti privati.

La DHL Freight userà gli eCanter sia per la raccolta che per la consegna con l'intento di ridurre l'inquinamento relativo ai servizi del primo e dell'ultimo miglio nelle attività di trasporto su strada.

Oltre ai due veicoli per la DHL Freight, anche la DHL Parcel ha acquisito ufficialmente quattro camion elettrici per la regione di Berlino.

La DHL Parcel utilizzerà i quattro camion nel centro della città di Berlino per le forniture ad imprese e ad importanti clienti.

Afferma la DHL: "I camion elettrici sono pienamente integrati nei processi operativi e sostituiscono i veicoli in precedenza in uso.

Lo scopo del test è quello di ottenere maggiori informazioni in ordine all'uso dei camion elettrici per le consegne della società".

Ha poi dichiarato che il FUSO eCanter completamente elettrico è, in termini di costi complessivi di proprietà, più economicamente vantaggioso rispetto ai veicoli convenzionali a trazione diesel e ha un raggio d'azione di circa 100 km ed un carico utile commerciale massimo di 3,5 tonnellate.

Il programma di protezione ambientale GoGreen del gruppo Deutsche Post DHL abbraccia il calcolo trasparente delle emissioni di gas serra così come tutta una serie di pratiche e tecnologie per ridurre le emissioni.

Entro il 2025 il gruppo Deutsche Post DHL punta ad incrementare del 50% a livello globale l'efficienza relativa al carbonio delle proprie attività e di quelle dei propri subappaltatori del trasporto, rispetto all'anno di riferimento 2007.

A livello locale il gruppo mira a dotare il 70% dei suoi servizi del primo ed ultimo miglio con soluzioni pulite di raccolta e consegna quali i veicoli elettrici.

Ed infine il gruppo Deutsche Post DHL punta a ridurre a zero le emissioni nette correlate alla logistica entro l'anno 2050.

Dichiara la società: "L'uso di veicoli con alimentazione e tecnologie alternative svolge un importante ruolo a questo riguardo, cosa che spiega perché la DHL stia collaudando ed attuando varie idee in tutto il mondo.

Oltre ai nuovi tipi di propulsione, ci si serve pure di altre strategie finalizzate alla riduzione delle emissioni come le sovrastrutture dei camion che fanno risparmiare carburante e pertanto riducono le emissioni”.

Fra loro c'è il camion aerodinamico “a goccia” che presenta un tettuccio a forma di goccia per ridurre la resistenza dell'aria, riducendo perciò il consumo di carburante del 6-10% rispetto ai veicoli pesanti convenzionali.

La DHL Freight usa il camion a goccia nelle proprie operazioni di trasporto in Germania, Francia e nei paesi del Benelux sin dal 2014.

(da: lloydsloadinglist.com, 14 dicembre 2017)

TRASPORTO INTERMODALE

ANVERSA SI APPRESTA AD INVESTIRE IN PROGETTI INTERMODALI

Il porto di Anversa ha in programma di investire 1,4 milioni di euro nel giro dei prossimi 3 anni in progetti finalizzati a rendere i traffici di merci generati dal porto più agevoli ed efficienti.

I 7 progetti del settore privato che sono stati selezionati per ricevere supporto finanziario sulla base di un invito a presentare proposte pubblicato dall'Autorità Portuale all'inizio del 2017 ridurranno nell'insieme il numero di viaggi camionistici sino ad un numero di 250.000 all'anno, come informa il servizio stampa del porto.

I progetti presentati sono stati valutati sulla



base di vari criteri, quali la redditività del piano finanziario e se essi offrano un'alternativa affidabile e concorrenziale in termini di prezzo alle attuali soluzioni meno sostenibili.

Ognuno dei progetti alla fine selezionati può contare su un supporto dell'ammontare di 200.000 euro ripartiti in un periodo di 3 anni.

Tutti i progetti vincenti puntano all'ulteriore sviluppo di servizi intermodali.

Pertanto la DP World, operatore di rilievo di terminal container presso il porto, che effettua le operazioni dell'Antwerp Gateway, ha in programma il potenziamento dei propri servizi ferroviari e punta ad aumentare sino al 10% la quota del trasporto ferroviario nelle proprie operazioni entro l'anno 2020.

La DP World programma di attirare un nuovo servizio diretto a Stoccarda offrendo un'alternativa di trasporto sostenibile per il settore automobilistico tedesco.

Due altri progetti ferroviari sono stati presentati dalla Euroports Inland Terminals, che appartiene al gruppo Euroports, un operatore di terminal container di Bratislava in Slovacchia.

La Euroports ha introdotto un nuovo servizio ferroviario diretto fra il porto di Anversa e Liegi che sarà effettuato due volte alla settimana a partire da gennaio 2018.

La società slovacca inizierà ad effettuare operazioni di treni combinati – un misto di carri intermodali e convenzionali – fra il terminal di Bratislava ed il porto di Anversa nella seconda metà del 2018.

Cominciando con due volte alla settimana, la frequenza in seguito sarà incrementata fino a quattro treni alla settimana, assicurando un efficiente collegamento ferroviario diretto con l'hinterland dell'Europa orientale.

Altri progetti puntano allo sviluppo di servizi fluviali su chiatte come, ad esempio, il fornitore di servizio logistico multimodale Delcatrans, che sta sviluppando una piattaforma reefer presso il proprio River Terminal di Wielsbeke per spedire verdura surgelata e prodotti di patate dalle Fiandre mediante trasporto su chiatte.

Le Fiandre Occidentali sono un importante hub europeo per i prodotti del settore surgelato che vengono inviati attraverso Anversa a destinazioni di tutto il mondo.

La Danser, uno dei maggiori operatori intermodali d'Europa, si è offerta di realizzare una concezione di hub-and-spoke lungo il canale Bruxelles-Schelda e di introdurre altresì un sistema di corridoio fra la Francia settentrionale ed Anversa.

L'olandese Port-Liner Holding, specialista in costruzione di chiatte "a zero emissioni", suggerisce un innovativo concetto di chiatte.

La società ha in programma la costruzione di 5 chiatte ibride che viaggeranno dal terminal intermodale di De Kempen nei Paesi Bassi meridionali ad Anversa.

Un progetto interessante è stato presentato dalla Hakka NV, una società che effettua le operazioni di una piattaforma digitale per il settore dell'autotrasporto.

La Hakka ha presentato un'applicazione che trova i carichi di ritorno per i camion, evitando così i viaggi a vuoto e rendendo l'autotrasporto più efficiente.

Il governo fiammingo ha annunciato che si unirà all'invito a presentare proposte dell'Autorità Portuale di Anversa e che nel giro di pochi mesi concederà ulteriori 1,4 milioni di euro per progetti finalizzati a rendere più sostenibile il trasporto diretto ad Anversa e dintorni.

(da: port.today, 14 dicembre 2017)

INDUSTRIA

LA RIPRESA DELLE SORTI DEL TRASPORTO MARITTIMO È UN INCENTIVO PER I PRODUTTORI DI CONTENITORI

La rinascita della domanda e le nuove regole ambientali che vietano le vernici a base di solventi si sono dimostrate una doppia magia per i produttori di contenitori.

La Singamas Holdings, il secondo maggior produttore mondiale di container, ha rivelato il 19 dicembre di aspettarsi una inversione di tendenza da 100 milioni di dollari USA delle proprie sorti finanziarie in conseguenza di un picco della domanda di nuovo equipaggiamento.

In un annuncio relativo ai profitti alla borsa di Hong Kong, la società ha



dichiarato che, sulla base di una valutazione provvisoria dei suoi conti di gestione non verificati mediante revisione, si aspetta di riportare un profitto di "non meno di 40 milioni di dollari USA" per l'anno in corso.

Questo, rispetto ad una perdita di 59,4 milioni di dollari USA nel 2016.

Afferma la Singamas: "L'incremento atteso dei profitti è da attribuirsi principalmente alla domanda di contenitori in crescita in conseguenza del miglioramento dell'economia globale, all'aumento dei traffici internazionali ed alla corrispondente raccolta dei volumi di trasporto marittimo".

La società aggiunge che il miglioramento dei traffici quest'anno è stato particolarmente notevole nella stessa Cina.

La perdita della Singamas di 59,4 milioni di dollari USA l'anno scorso e di 2,7 milioni di dollari USA nel 2015 era stata indotta dallo stallo del mercato di nuovi equipaggiamenti dovuto alla domanda debole ed alla precaria situazione finanziaria delle linee di navigazione containerizzate.

Infatti le società di leasing di contenitori ed i vettori avevano rinviato le consegne di nuovo equipaggiamento, cosa che aveva provocato un effetto a catena sui prezzi medi di vendita, facendoli precipitare al di sotto dei 1.500 dollari USA per un 20 piedi standard nel 2016 dai circa 1.800 dollari USA dell'anno precedente.

In una dichiarazione intermedia ad agosto, la Singamas ha identificato quelli che ha individuato come "gli sviluppi favorevoli" per il settore della produzione di contenitori, comprendenti i nuovi regolamenti ambientali in Cina, i quali dal 1° aprile richiedono che tutti i nuovi equipaggiamenti siano rivestiti di vernici ad acqua e non di vernici basate su solventi.

Quasi il 95% dei contenitori vengono prodotti in Cina e la nuova regolamentazione ha indotto le compagnie di navigazione e le ditte di leasing di contenitori ad effettuare ordinazioni in anticipo al fine di evitare una carenza di equipaggiamento quando le linee di produzione si fossero provvisoriamente fermate per convertire i macchinari affinché fossero in grado di applicare la nuova vernice.

Inoltre, il grande aumento delle attività dei vettori marittimi quest'anno, che ha visto la maggior parte delle compagnie di navigazione di linea tornare in nero, ha consentito gli investimenti in nuovi equipaggiamenti.

Secondo un contatto con il quale *The Loadstar* ha parlato il 19 dicembre, i prezzi di mercato per un contenitore standard da 20 piedi adesso sono superiori a 2.000 dollari USA.

Altrove, la Maersk Container Industry ha riportato profitti per 8 milioni di dollari USA nel terzo trimestre dopo avere perduto 7 milioni di dollari USA nello stesso periodo dell'anno prima, sulla base di "prezzi di mercato più alti dei contenitori per carichi secchi".

Ed anche la Triton, maggiore società mondiale di leasing di contenitori, ha riferito di condizioni commerciali molto migliorate.

La società afferma che la domanda di noleggio è stata supportata da "una solida crescita dei traffici" e da "un aumento della quota di mercato per il leasing" poiché le scortiedi container sia nuovi che usati sono rimaste "esigue".

(da: *theloadstar.co.uk*, 19 dicembre 2017)

LOGISTICA

IL RUOLO DEI BITCOIN NELLA LOGISTICA

Quest'anno per i bitcoin è stato un pazzo giro sulle montagne russe.

All'inizio dell'anno, il prezzo di un bitcoin era inferiore a 1.000 dollari USA.

Ha poi toccato i 5.000 dollari USA ad ottobre e poi è raddoppiato a novembre.

Secondo *Coinmarketcap*, martedì 7 dicembre il prezzo di un singolo bitcoin è salito ad oltre 20.000 dollari USA in alcuni scambi.

Il bitcoin, creato nel 2009, è una valuta digitale, altresì nota come criptovaluta o liquido elettronico che consente alla gente di aggirare le banche ed i tradizionali metodi di pagamento.

Spesso utilizzato nei pagamenti per i riscatti e per l'acquisizione online di merci



illegali, il bitcoin si sta facendo strada nelle attività ordinarie, cosa che ci sollecita a chiederci se esso ha un posto nella logistica.

In un eccellente post su blog di Rimas Kapeskas, direttore generale del Fondo Imprese Strategiche della UPS, tratta del

potenziale dei bitcoin nella logistica, in particolare come valuta globale.

Occorre tener presente che nel 2015, quando l'articolo venne scritto, già più di 100.000 realtà aziendali avevano accettato i bitcoin, fra cui società come Microsoft, Home Depot, Dell, CVS, Expedia ed Amazon.

Kapeskas nota che "tutta la nostra concezione della moneta e di come viene scambiata si avvia a cambiare man mano che si diventa sempre più digitalizzati".

L'idea della criptovaluta sembra prendere piede.

I rivali dei bitcoin sembrano essere quelli come l'ethereum.

Lanciata nel 2015, la valuta dell'etere si è incrementata di oltre il 6.800% dall'inizio del 2017 tanto che un'etere adesso vale quasi 480 dollari USA.

Essa è stata inoltre abbracciata da una società con sede a Hong Kong, la 300cubits, che ha in programma la parziale sostituzione dei dollari USA nel settore del trasporto marittimo containerizzato con un gettone su una piattaforma ethereum.

Secondo la 300cubits, la differenza fra il bitcoin e l'ethereum consiste nel fatto che il secondo è assai programmabile e pertanto è destinato ad accogliere la costruzione di applicazioni complesse.

Quanto a come funzionerà, secondo *Maritime Executive* la 300cubits rilascerà un gettone denominato TEU.

Il numero di unità vendute nell'offerta iniziale di monete assegnerà il valore ai gettoni.

La società poi darà una parte di gettoni agli operatori del settore.

I gettoni TEU saranno utilizzati come versamenti relativi alle prenotazioni per il trasporto marittimo containerizzato nei casi in cui si potrebbe perdere valore se un cliente non si presenta con un carico o una compagnia di navigazione di linea containerizzata non carica le merci ai sensi di una prenotazione confermata.

Quali versamenti per la prenotazione, il valore dei gettoni TEU sarà collegato al valore delle reali tariffe di nolo marittimo.

Pertanto, gli scambi di gettoni diventeranno un importante indicatore delle tariffe di nolo, servendo senz'altro come piattaforma di previsione di massa paritaria per il trasporto marittimo containerizzato.

L'instabilità del bitcoin, in particolare, ha indotto molti analisti finanziari a prevedere uno scoppio della bolla.

Ma, ricordiamolo, lo stesso si era verificato nei primi giorni del commercio elettronico che aveva comportato nel breve termine fallimenti di varie aziende da poco avviate.

Ma, dal momento di quella "rettifica", l'e-commerce è decollato e continua a crescere.

Assisteremo alla stessa cosa con la criptovaluta?

Il 18 dicembre i bitcoin a termine sono stati scambiati alla Borsa Merci di Chicago, portandoli nella corrente principale degli investimenti.

Proprio come l'enorme interesse per la catena di blocchi che i bitcoin ed altre criptovalute scambiano, probabilmente le criptovalute assieme ad un numero crescente di start-up tecnofinanziarie introdurranno più opzioni di pagamento nell'ambito delle attività digitalizzate e potenzialmente contribuiranno a ridefinire le filiere distributive globali.

Di conseguenza, come sottolinea Kapeskas, "consentiranno di partecipare a tutti i consumatori ed alle aziende di tutte le dimensioni ed in tutti i luoghi".

(da: theloadstar.co.uk/http://logisticstrendsandinsights.com, 8 dicembre 2017)

LEGISLAZIONE

LA DEUTSCHE BAHN GUIDA UN'AZIONE COLLETTIVA DA 240 MILIONI DI EURO CONTRO UN CARTELLO DI PRODUTTORI DI CAMION

La DB (Deutsche Bahn) sta capeggiando una decina di imprese tedesche in una causa per risarcimento danni nei confronti di un cartello di produttori di camion.

Il 20 dicembre la società tedesca ha presentato un esposto a Monaco contro DAF, Daimler, Iveco, MAN e Volvo/Renault.

Essi hanno illegalmente concordato i prezzi di listino lordi dal 1997 al 2011 e hanno ricevuto multe per complessivi 3,8 milioni di euro.

Adesso si trovano pure ad affrontare azioni collettive da parte dei clienti.

La Deutsche Bahn ha unito la propria richiesta di risarcimento a quella delle Forze Armate tedesche, anche le quali sono state "gravemente compromesse", ed anche una quarantina di imprese, fra cui operatori aeroportuali e società logistiche, hanno affidato le proprie istanze alla DB.

La DB ha dichiarato a *The Loadstar* che l'elenco completo delle società coinvolte è riservato.

L'istanza riguarda circa 35.000 camion, acquisiti ad un costo di oltre 2 miliardi di euro.

"La Deutsche Bahn è assolutamente determinata ad ottenere un completo risarcimento dai membri del cartello" afferma Ulrich Weber, amministratore della DB per le risorse umane e gli affari legali.

"La fissazione illegale dei prezzi ha causato enormi danni alla nostra società ed alle altre parti coinvolte".

Secondo la RHA (Road Haulage Association) del Regno Unito, che ha incoraggiato i trasportatori associati ad unirsi all'azione collettiva, i ricorrenti potrebbero ricevere qualcosa come 6.000 sterline (6.785 euro) per ogni camion, cifra che nel caso della DB risulterebbe in danni per 237 milioni di euro: la società tedesca ha detto che presso la sola DB Schenker la cosa ha riguardato diverse migliaia di camion.

Ci sono anche altre cause in corso.

La RHA ha sollecitato i trasportatori ad andare avanti e ad unire la propria azione legale alle altre avviate nei confronti dei produttori.

L'associazione sta lavorando con lo studio legale Backhouse Jones ed il broker assicurativo Therium Capital Management che hanno ricevuto la commissione di sottoscrizione.

Nel procedimento della Commissione Europea si era stabilito che i produttori di camion avevano illegalmente concordato i prezzi di listino lordi, rinviato l'introduzione di nuove tecnologie finalizzate a ridurre le emissioni e trasferito ai clienti i costi correlati a tali tecnologie.

“Gli specialisti della Deutsche Bahn hanno una notevole esperienza e hanno già avuto notevole successo nell'esprimere richieste di risarcimento danni nei confronti di cartelli” afferma la dottoressa Katrin Suder, segretaria di stato del Ministero Federale della Difesa.



Tre anni fa, con grande disappunto del settore del trasporto merci aereo, la DB Schenker aveva intentato due cause civili contro un certo numero di importanti linee aeree che erano state riconosciute colpevoli di fissazione dei prezzi e che avevano presentato “offerte inadeguate” per la composizione della vicenda.

La richiesta non si riferiva solo ai danni, ma anche agli interessi maturati, per complessivi 3,3 miliardi di euro.

La DB Schenker aveva dichiarato ai media in quel momento di sperare in una composizione stragiudiziale, cosa che aveva “irritato” i vettori.

Una linea aerea ha dichiarato a *The Loadstar*: “Riteniamo che non ci sia stato alcun vero danno finanziario per i nostri clienti.

Queste sono cifre estremamente alte per un settore dai margini bassi e poi loro trasferirebbero i sovrapprezzi ai propri clienti: così, chi ha subito il danno, gli spedizionieri o i caricatori?

Si tratta di uno sviluppo pericoloso che rende la vita difficile a chiunque.

Avere dispute legali è normale, ma è una cosa intelligente combattere una guerra così sui media?

È del tutto insolito”.

(da: theloadstar.co.uk, 20 dicembre 2017)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

TRAFFICI E TECNOLOGIE INTELLIGENTI: PREPARARE L'AGEVOLAZIONE DEI TRAFFICI DEL FUTURO

La mentalità

Quando i negoziati in ordine all'agevolazione dei traffici presero il via presso la WTO nel 2004, i negoziatori di molti paesi in via di sviluppo erano riluttanti ad impegnare i propri paesi a "pubblicare informazioni su internet".

Ai paesi in via di sviluppo mancava la capacità, dissero, e tale pubblicazione implicava la necessità di investire in costose soluzioni informatiche.

Un decennio dopo, quando i negoziati si sono conclusi, questo non rappresentava più un problema.

Infatti, oggi si può sostenere che rendere "disponibili le informazioni attraverso internet" come previsto ai sensi dell'Accordo sull'Agevolazione dei Traffici della WTO entrato in vigore nel 2017 è di particolare interesse per gli operatori minori dei paesi più poveri poiché questo può essere il solo modo per loro per ottenere l'accesso ad informazioni rilevanti per le proprie attività di importazione ed esportazione.

Le navi

È più probabile che le maggiori imprese dei paesi più ricchi abbiano l'opzione di ottenere le informazioni rilevanti attraverso i propri uffici o le rappresentanze diplomatiche dei propri paesi nei mercati esteri.

Attualmente, il manuale FAL (Convenzione per l'Agevolazione dei Traffici Marittimi Internazionali) dell'IMO (International Maritime Organization) è in fase di revisione.

I riferimenti alla presentazione elettronica dei dati stanno per essere cancellati: non perché i dati non debbano essere trasmessi elettronicamente, ma piuttosto perché le trasmissioni alternative non vengono nemmeno più prese in considerazione.

Occorre che i regolamenti correlati ai traffici e gli accordi internazionali tengano il passo degli sviluppi tecnologici.

I negoziati, la ratifica e l'attuazione delle convenzioni pertinenti richiedono tempo ed alla luce degli odierni frenetici cambiamenti l'intento dovrebbe essere quello di impegnarsi all'uso di qualunque soluzione tecnologica che sia ritenuta fattibile, adeguata ed adatta allo scopo.

Soluzioni per il fabbisogno odierno

L'applicazione dei seguenti articoli dell'Accordo di Agevolazione dei Traffici della WTO è probabilmente quella che più verosimilmente sarà ulteriormente abilitata dai miglioramenti e dai progressi tecnologici:

- Articolo 1 – "Pubblicazione e disponibilità delle informazioni": l'accesso alle informazioni dev'essere completo ed immediato, tramite sia internet che ogni altra futura tecnologia che consenta la condivisione e l'acquisizione delle informazioni.



- Articolo 2 – "Opportunità di commentare, informazioni prima dell'entrata in vigore e consultazioni": l'accesso alle informazioni ed alle tecnologie che consentano ai soggetti interessati pertinenti di comunicare e fornire opinioni e commenti in ordine ai disegni di legge può supportare l'effettiva attuazione di tale disposizione.

Nella stessa ottica, gli articoli 5, 7 e 8 dell'Accordo di Agevolazione dei Traffici comprendono la necessità di comunicazioni ed informazioni che possono trarre vantaggio dalle relative tecnologie.

- Gran parte delle disposizioni relative alle licenze, alle dichiarazioni ed alle autorizzazioni possono essere meglio attuate facendo un maggiore uso delle tecnologie inerenti alle informazioni ed alle comunicazioni che forniscono soluzioni per la trasmissione dei dati, l'automazione, i pagamenti, la classificazione ed il trasferimento dei diritti di accesso.

Questi ultimi includono tutte le suddette disposizioni ai sensi dell'articolo 7 in ordine al "Rilascio e sdoganamento delle merci" e dell'articolo 10 in ordine alle "Formalità correlate all'importazione, all'esportazione ed al transito".

- Infine, gli articoli 7 e 10 contengono disposizioni la cui attuazione può essere supportata facendo uso dell'analisi dei dati, così come anche dell'intelligenza artificiale.

Le specifiche misure in cui l'intelligenza artificiale potrebbe essere applicata sono quelle inerenti alla gestione del rischio, alla separazione del rilascio dallo sdoganamento, alla revisione, agli operatori autorizzati ed all'analisi dei tempi di rilascio al di là della semplice "media" che dev'essere pubblicata.

Soluzioni per il fabbisogno di domani

Fra un centinaio di anni – e probabilmente già molto prima – il concetto di "copia" ed "originale" ai sensi dell'articolo 10.2 diventerà obsoleto dal momento che i processi si concentrano sui dati più che sulla documentazione.

Lo stesso si applicherà alla "tecnologia informatica per supportare lo sportello unico" ai sensi dell'articolo 10.4, dal momento che l'attenzione si sposta sui dati e sulle informazioni in un registro distribuito.

Sul lungo termine, si ritiene che l'articolo 10.1 dell'Accordo di Agevolazione dei Traffici della WTO assumerà una maggiore importanza poiché non prescrive alcuna specifica discussione tecnologica ma piuttosto contempla una dimensione dinamica dell'Accordo di Agevolazione dei Traffici.

Gradualmente, varie disposizioni saranno divenute antiquate od obsolete e si vorrà solo minimizzare "l'incidenza e la complessità delle formalità di importazione, esportazione e transito", "rivedere" continuamente i requisiti, perseverare "nella riduzione dei tempi e dei costi della conformità per i commercianti e gli operatori" e scegliere sempre "i provvedimenti meno restrittivi per i traffici".

Per questi compiti, le soluzioni di intelligenza artificiale e catena di blocchi saranno assai pertinenti.

Nell'ambiente attuale, si ravvisano tre aree di attività che potrebbero essere di ausilio ai traffici odierni ed ai loro trasporti.

- E-commerce: al di là dell'Accordo di Agevolazione dei Traffici, già in occasione della Conferenza Ministeriale della WTO MC11 l'agenda dei negoziati multilaterali potrebbe passare al commercio elettronico.

Lo eTrade per tutte le iniziative rappresenta un importante passo avanti pratico per supportare i paesi in via di sviluppo ad impegnarsi ed a trarre vantaggio dall'e-commerce.

I suoi moduli includono tematiche come la logistica commerciale e le infrastrutture ed i servizi di tecnologia delle comunicazioni e dell'informatica.

- Reti: l'attenzione dei traffici e della logistica commerciale sarà sempre più concentrata sull'analisi delle reti.

Ciò che importa è la connettività di un paese o di un operatore, vale a dire la posizione ed il ruolo nell'ambito di una rete.

L'internet delle cose e l'intelligenza artificiale possono contribuire a ridurre i tempi di attesa e di sosta dei camion e delle navi in arrivo e partenza alle/dalle frontiere e nei porti "just-in-time".

Un'importante iniziativa in tale contesto è la GICA (Global Infrastructure Connectivity Alliance).

- Energia: esistono preoccupazioni in ordine al fatto che i registri distribuiti utilizzati per le catene di blocchi richiedano molta elettricità in più rispetto alle tradizionali soluzioni informatiche di base.

Allo stesso tempo, sono in corso di sviluppo processi alternativi di catene di blocchi che richiedono meno potenza di calcolo ed elettricità.

Inoltre, soluzioni di catene di blocchi possono altresì applicarsi al settore energetico medesimo, in cui la tecnologia può contribuire a risparmiare energia incrementando l'efficienza delle centrali elettriche e consentendo la condivisione locale dell'energia.

Fantascienza?

Le decisioni inerenti alle summenzionate tecnologie saranno prese in considerazione e possibilmente persino adottate dall'intelligenza artificiale.

I sistemi di intelligenza artificiale apprenderanno le nuove problematiche e tecnologie e vi si adatteranno più rapidamente rispetto agli esseri umani dal momento che la conoscenza di recente acquisizione può essere immediatamente trasferita alle unità dello stesso tipo dotate di intelligenza artificiale, in questo caso senza bisogno di scuole, seminari ed insegnamento.

Diventerà sempre più importante che anche ai sistemi di intelligenza artificiale siano insegnati una serie di valori sui quali basare il loro apprendimento e le loro decisioni.

A titolo di esempio, già oggi, le auto senza autista hanno bisogno di apprendimento per basare le decisioni su criteri predefiniti: che finora sono ancora stabiliti dai loro creatori umani.

Ritorno alle origini

Restano molte problematiche.

L'uso di internet non è ancora universale, specialmente in molti dei Paesi Meno Sviluppati e nelle zone remote e rurali.

Nei Paesi Meno Sviluppatisolo 1 su persona su 6 usa internet e le piccole imprese usano internet molto meno delle imprese più grandi.

Gli stati membri dell'UNCTAD (Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo) danno un'alta priorità alla connettività della tecnologia delle comunicazioni e dell'informatica quale infrastruttura decisiva, così come alla realizzazione di capacità per le economie minori e più deboli.

L'UNCTAD lavora con i paesi in via di sviluppo ed altre organizzazioni internazionali a soluzioni che contribuiscano ad agevolare i traffici ed i loro trasporti, incoraggiare il commercio elettronico e fornire supporto alle amministrazioni doganali, alle autorità portuali, ai comitati nazionali per l'agevolazione dei traffici ed ai corridoi di trasporto.

Essa fornisce assistenza tecnica e sviluppo della capacità per coloro che altrimenti potrebbero esserne tagliati fuori.

Poiché l'economia mondiale e la società stanno sempre più passando ad una maggiore integrazione per mezzo di reti intelligenti di traffici ed informazioni, occorre: a) cogliere le opportunità delle nuove tecnologie al fine di migliorare l'efficienza dei traffici; b) allo stesso tempo, far sì che nessuno venga lasciato indietro.

Per ulteriori informazioni, contattare Jan Hoffmann dell'UNCTAD (Jan.Hoffmann@UNCTAD.org), autore del presente articolo.

(da: theloadstar.co.uk/unctad.org, 13 dicembre 2017)

STUDI E RICERCHE

LA DREWRY SULLA CONNETTIVITÀ PORTUALE

“Le dimensioni non sono tutto” conclude la Drewry, in occasione del lancio di un nuovo “indice della connettività portuale globale” che mostra come talvolta i porti minori dispongano di una migliore connettività rispetto a quella dei loro concorrenti più grandi.

La società di consulenze per il settore marittimo Drewry ha lanciato un regolare indice su misura della connettività portuale nell’ultima edizione del proprio rapporto *Ports & Terminals Insight*.

L’indice intende mostrare quanto ben collegati siano i porti containerizzati mondiali.

Esso suddivide il mondo in sette zone principali e misura la portata della connettività di ciascun porto a seconda del numero delle regioni servite e di quanti siano gli scali nei servizi di linea primaria alla settimana.

Le rotte che comportano un trasbordo non vengono tenute in conto, né lo sono i servizi interregionali nell’ambito di una zona.

Le dimensioni delle navi non vengono considerate: “È importante notare qui che l’indice di connettività deliberatamente non tiene conto delle dimensioni delle navi.

Lo scopo dell’indice è quello di mostrare il grado di connettività (nella sostanza, la capacità dei caricatori di utilizzare il porto per accedere direttamente alla più ampia gamma di origini e destinazioni).

Pertanto, anche se è probabile che un grande porto con la stessa gamma di servizi di trasporto marittimo ma con navi più grandi generi complessivamente più volumi portuali, il suo indice di connettività potrebbe non essere migliore di quello di un porto più piccolo con la stessa gamma di servizi di linea” spiega la Drewry.

Ciò è illustrato dalle classifiche dei primi 15 porti nordamericani nel terzo trimestre, che mostra come Savannah sia in testa con un punteggio relativo all’indice di connettività di 55, rispetto al 45 di New York New Jersey.

Savannah è un porto minore quanto a volumi, ma la sua classifica più alta riflette le sue migliori connessioni con l'Europa, l'America Latina e l'Africa.

Los Angeles e Long Beach si sono classificate assai in basso nella tabella nordamericana e non raggiungono nemmeno i primi 20 nella classifica mondiale.

“A prima vista, sorprende che il maggior porto della regione nordamericana (Los Angeles) sia solo sesto nella relativa tabella, mentre il secondo (Long Beach) non sia proprio nei primi 10 (è 12°).

Tuttavia, questo avviene perché i porti si concentrano su una o due rotte di traffico; ad esempio, gli scali marittimi della costa occidentale del Nordamerica non raggiungeranno un punteggio così alto come quelli con una più ampia gamma di regioni servite direttamente”.

Passando al Regno Unito, “il London Gateway ha un punteggio più alto di Felixstowe e Southampton anche se ha solo circa un quarto dei risultati produttivi del primo e meno della metà di quelli del secondo.



Nondimeno, esso trae vantaggio dalla propria gamma di zone di traffico servite (tutte e sei le zone mondiali possibili sono collegate con servizi diretti, mentre Felixstowe e Southampton ne hanno solo cinque: ad entrambi manca l'Oceania).

Inoltre, alcuni dei servizi del London Gateway hanno un “punteggio doppio” nel conto dei servizi.

Ad esempio, i servizi di CMA CGM/Hapag-Lloyd (NEWMO/EAX) e di MSC (Australia Express) diretti in Oceania scalano anche Singapore e così vengono conteggiati quali servizi che assicurano la connettività pure con l'Asia” sottolinea la Drewry.

Commentando con *World Cargo News*, Neil Davidson, analista senior per porti e terminal, ha dichiarato che la Drewry ha sviluppato l'indice elaborando una metodologia che a suo parere è “corretta ed equilibrata”, applicandola poi ai dati.

Per la Drewry, la connettività “è importante quanto le dimensioni o l'entità dei porti.

Poter disporre della gamma più vasta possibile di servizi diretti costituisce un notevole vantaggio per tutti i porti”.

Shanghai, il principale porto containerizzato mondiale per volumi, è in effetti in cima all'analisi della connettività, ma la classifica dei primi 20 porti quanto a connettività presenta davvero qualche sorpresa.

Valencia è in testa nella regione del Mediterraneo Occidentale, mentre Le Havre ha prestazioni ben al di sopra della sua posizione nella classifica basata sui risultati produttivi in termini di TEU.

Assenze degne di nota dalla classifica dei primi 20 porti quanto a connettività includono Dalian e Tianjin.

(da: worldcargonews.com, 11 dicembre 2017)

SICUREZZA E PROTEZIONE

TT CLUB – CONTENITORI: I RISCHI PER I TRAFFICI

Per quanto visionario fosse, è improbabile che Malcom McLean possa aver previsto gli usi straordinariamente eterogenei che i container hanno sempre di più.

Oltre ad essere uno strumento di primaria importanza per i traffici, la “umile scatola” adesso è anche divenuta una specie di icona architettonica, utilizzata in ogni genere di posti: dai bar innovativi ai centri commerciali di tendenza, dai centri di aziende di start-up ai nuovi hotel funzionali, dalle sistemazioni a breve termine alle residenze dalla progettazione lussuosa.

Scambi commerciali per il trasporto

Le imprese impegnate nella compravendita di contenitori per il trasporto devono conformarsi ad una regolamentazione rilevante.

La sicurezza personale è regolamentata dall’IMO (International Maritime Organization) mediante la CSC (Convenzione Internazionale per i Contenitori Sicuri) e successive modificazioni.

Quando i container vengono commercializzati, la responsabilità inerente al rispetto delle regole della CSC passa dal venditore all’acquirente.

Dal momento in cui i contenitori scambiati si avvicinano quasi immancabilmente alla fine del loro ciclo vitale, è specialmente importante che essi si trovino in condizioni di sicurezza.

La CSC specifica le responsabilità delle diverse parti coinvolte nell’assicurazione delle condizioni sicure dei container, ma richiede altresì la gestione di un programma di esami periodici approvato dal paese in cui il proprietario del contenitore è registrato.

Riconoscendo la necessità di chiarezza per aiutare sia il venditore che il compratore di un contenitore commercializzato a rispettare le regole e ad espletare correttamente i compiti richiesti, la CTIA (Container Traders & Innovators Association) ha recentemente pubblicato tre utili linee guida che riguardano la “neutralizzazione”, la rimarcatura e la classificazione del contenitore.

Neutralizzare i contenitori commercializzati

La "neutralizzazione" è il processo di rimozione (o cancellazione) dei marchi che identificano il nome od altri dettagli relativi al venditore di un container.

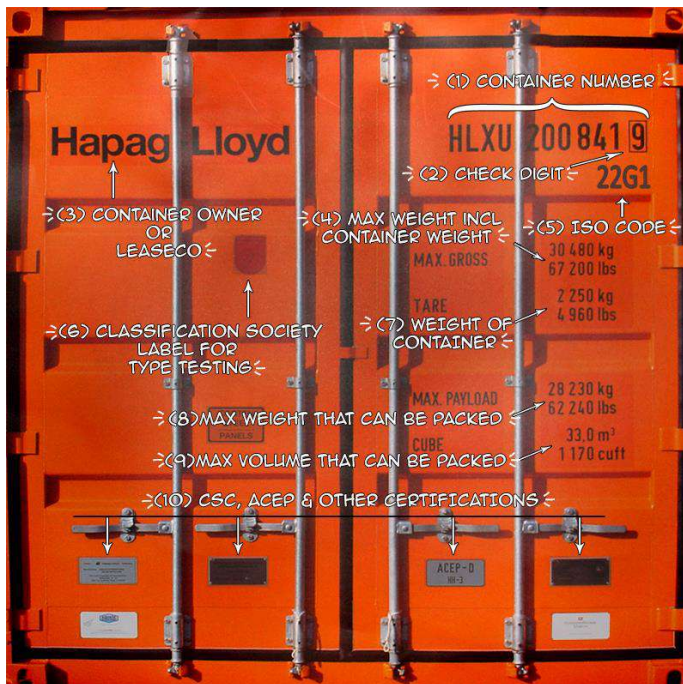
Lo scopo è quello di sollevare il venditore (il proprietario del contenitore che cede l'unità) da potenziali esposizioni che potrebbero risultare da ogni precedente marcatura identificativa dopo che la vendita è stata portata a termine.

I contenitori sono marchiati al momento della produzione ai sensi della ISO 6366 per i container adibiti al trasporto merci: codificazione, identificazione e marcatura.

Inoltre, un contenitore potrebbe esibire loghi, nomi ed indirizzi.

Tipicamente, l'accordo di vendita dovrebbe stabilire termini e condizioni appropriati in ordine alla neutralizzazione.

Le nuove linee guida della CTIA riguardano le procedure raccomandate per



assicurare una corretta "neutralizzazione" dei contenitori marittimi, indicando la marcatura minima da eliminare al fine di agevolare una rimarcatura efficiente.

Tuttavia, nel caso in cui un container non dev'essere rimarcato ed utilizzato per il trasporto o qualsiasi altro uso in cui si applicano le disposizioni normative sulla marcatura, possono essere rimosse le marcature in più (o tutte).

La rimarcatura dei contenitori commercializzati per le operazioni

con container appartenenti a caricatori

Dopo essere stato neutralizzato, un contenitore può aver bisogno di essere "rimarcato".

Ad esempio, nei casi in cui esso dev'essere utilizzato come un SOC (contenitore appartenente ad un caricatore) per un ulteriore trasporto internazionale, le marcature restano richieste per legge, riguardando i codici relativi a classificazioni, dimensioni e tipi.

Questi sono i requisiti essenziali per una movimentazione sicura.

Una seconda guida della CTIA stabilisce il processo corretto per il ripristino delle marcature dei contenitori, fra cui la visualizzazione di una valida targa CSC relativa alla sicurezza.

Queste linee guida si applicano ad un contenitore neutralizzato in precedenza, ma potrebbero essere utili anche come riferimento per la verifica delle marcature residue.

Le linee guida si basano su unità per carichi secchi "multiuso", ma si possono adattare ad altri tipi di contenitori.

Un SOC dovrebbe esibire marcature sul container ai sensi della ISO 6346 ed una targa con i dati che mostri i requisiti normativi.

Le linee di navigazione possono richiedere procedure specifiche prima di accettare un SOC.

Un contenitore che esibisca marcature dovrebbe intonarsi ai suoi contenuti, come la conformità alle dimensioni e classificazioni ISO e essere strutturalmente adatto allo scopo in ottemperanza della procedura del proprietario approvata ai sensi della CSC.

Terminologia per la valutazione standardizzata raccomandata per il commercio di contenitori

I contenitori che vengono venduti al di fuori del mercato marittimo possono essere utilizzati per un'ampia gamma di applicazioni innovative, fra cui il deposito stazionario o la modifica per adibirli ad uffici, unità di vendita al dettaglio o abitazione.

I commercianti valutano i contenitori per indicare lo scopo a cui essi potrebbero essere adattati.

È stata sviluppata una terza nuova pubblicazione della CTIA per assicurare al settore una terminologia di valutazione standardizzata.

L'uso di terminologia standardizzata consente al commerciante di valutare il container mediante il suo codice di valutazione descrittivo e – ai sensi dei termini del contratto fra le parti – di stabilire la sua idoneità per uno scopo particolare.

Queste linee guida comprendono un codice alfabetico di terzi, che classifica le condizioni strutturali ed estetiche di un container in relazione alla corrosione, ai danni accettabili accumulati ed all'aspetto generale, sia interno che esterno.

Le linee guide si basano, anche qui, sulle unità per carichi secchi "multiuso" ma possono essere applicate allo stesso modo ad altri tipi di contenitori.

I membri della CTIA possono scaricare tali linee guida dal sito web della CTIA.

Perché la CTIA?

La CTIA è stata istituita a gennaio del 2017 allo scopo di assicurare un servizio per i professionisti del settore impegnati nella compravendita, nella commercializzazione o nella modifica di contenitori marittimi.

Il suo intento è quello di fornire una piattaforma per realizzare linee guida e codici per il settore, unitamente ad una gamma di dati tecnici, industriali e di marketing.

C'è un significativo potenziale per il mercato containerizzato "secondario".

Mentre i contenitori possono continuare ad essere utilizzati nei traffici internazionali, ad esempio le spedizioni di carichi eccezionali di sola andata, altri vengono usati con successo per innovativi scopi non trasportistici, quali il deposito, le unità di vendita al dettaglio con relativi uffici e l'alloggio.

Questo riutilizzo è stimolante nonché da raccomandarsi, ma è difficile far sì che ciò che per un occhio disattento può essere identico ai contenitori destinati al trasporto merci utilizzati nei traffici internazionale venga identificato in modo tale da evitare tale uso.

I soggetti interessati devono vigilare per far sì che ogni nuova vita non lasci obblighi residui.

(da: hellenicshippingnews.com, 7 dicembre 2017)

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.