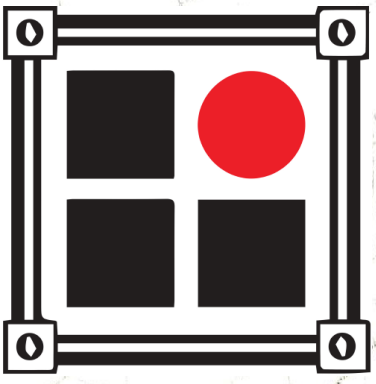


Council Of Intermodal Shipping Consultants

Notiziario

31 marzo 2018

Link road, rail, sea!

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

ANNO XXXVI
Numero del 31 marzo 2018

PORTI

LA ESPO PERORA UN FORTE STRUMENTO PER COLLEGARE L'EUROPA AL FINE DI SUPPORTARE LA NECESSITÀ DI UN INVESTIMENTO DA 48 MILIARDI DI EURO PER I PORTI EUROPEI ..... " 3

TRASPORTO MARITTIMO

IL TRASPORTO MARITTIMO: EVOLUZIONE, NON RIVOLUZIONE ..... " 6

TRASPORTO FERROVIARIO

LA SBB CARGO SI APPRESTA A RISTRUTTURARE LE ATTIVITÀ DI TRASPORTO MERCI ..... " 10

TRASPORTO STRADALE

WAYMO, UBER, STARSKY, EMBARK E TESLA CLASSE 8 AUTONOMA ESCONO DALL'OMBRA ..... " 12

TRASPORTO INTERMODALE

FILIERE DISTRIBUTIVE AFFLITTE DAI COLLI DI BOTTIGLIA INTERMODALI NEGLI STATI UNITI " 16

LOGISTICA

TRE TAPPE PER PREPARARE L'AVVENTO DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE NELLA FILIERA DISTRIBUTIVA ..... " 19

LEGISLAZIONE

LA MAERSK HONAM "EVIDENZIA L'IMPORTANZA DELL'ASSICURAZIONE DEL CARICO" ..... " 23

PROGRESSO E TECNOLOGIA

QUANDO USARE LO RFID OPPURE IL CODICE A BARRE: L'OPINIONE DEL SETTORE DELLA LOGISTICA 25

STUDI E RICERCHE

DARSI UNA MOSSA O ANDARSENE A CASA? CHE COSA ATTENDE GLI EQUIPAGGI MARITTIMI ALLA LUCE DEI CAMBIAMENTI TECNOLOGICI ..... " 31

REEFER

ACCORDO FRA CARRIER E SINGAMAS PER I REEFER ..... Pag. 38

IN CALENDARIO ..... " 40

31 marzo 2018

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

PORTI

LA ESPO PERORA UN FORTE STRUMENTO PER COLLEGARE L'EUROPA AL FINE DI SUPPORTARE LA NECESSITÀ DI UN INVESTIMENTO DA 48 MILIARDI DI EURO PER I PORTI EUROPEI

Nella seconda settimana di marzo la ESPO (European Sea Ports Organisation) ha presentato il proprio contributo alla consultazione pubblica in preparazione del nuovo CEF II (Strumento per Collegare l'Europa II) in relazione al periodo finanziario 2021-2028.

Al fine di preparare la propria presentazione, la ESPO ha commissionato uno studio per indagare in ordine alle future esigenze di investimento dei porti europei, così come sulla trascorsa capacità dei porti di trarre vantaggio dai diversi strumenti finanziari dell'Unione Europea.

Allo scopo di essere all'altezza del loro ruolo significativo, non solo in qualità di nodi primari della rete di trasporto ma anche in termini di transizione energetica, attrazione dell'industria e della logistica ed abilitazione della connettività dei passeggeri, nonché per il fatto di essere definiti quali infrastrutture essenziali, occorre che i porti continuino ad investire in infrastrutture moderne, sostenibili e ben collegate.

Lo studio, condotto dal Dr. Peter de Langen, dal Dr. Mateu Turró, da Martina Fontanet e da Jordi Caballé, stima che i porti europei si trovino di fronte ad esigenze d'investimento pari a circa 48 miliardi di euro per il periodo 2018-2027.

Tali esigenze sono principalmente indotte da fattori esterni, come la crescita dei flussi di traffico, le nuove tendenze nel settore marittimo, la decarbonizzazione ed altri requisiti ambientali, la digitalizzazione, l'automazione, lo sviluppo urbano e le problematiche ambientali.

A dispetto di questa varietà, gli investimenti in infrastrutture fondamentali, infrastrutture di accesso marittimo e collegamenti con l'hinterland rappresentano più della metà dei progetti che gli enti di gestione dei porti prevedono per i 10 anni a venire.

Malgrado il riconoscimento generale del ruolo significativo dei porti e delle loro diverse responsabilità, i progetti avviati dalle autorità portuali sono riusciti ad attirare finora solo il 4% dei finanziamenti del CEF e soio un terzo dei progetti presentati hanno ricevuto finanziamenti.

I risultati dello studio mostrano che i meccanismi di finanziamento pubblico restano un elemento molto rilevante per gli enti di gestione dei porti, anche se dovranno essere accolti favorevolmente gli strumenti finanziari innovativi.

Sulla base dei risultati dello studio, l'ESPO perora un forte Strumento del Collegare l'Europa che rifletta i seguenti elementi:

- contributi quali componenti essenziali dei progetti di finanziamento dei porti con un elevato valore aggiunto ma bassi ritorni finanziari;

- una metodologia ben definita e trasparente per determinare il valore aggiunto dell'Unione Europea che vada al di là dei progetti "transfrontalieri";

- gestione responsabile dei contributi, attraverso una più rigorosa analisi dei costi-benefici;

- una visione a lungo termine delle priorità di finanziamento che consenta ai porti di predisporre progetti ad alta qualità;

- cofinanziamento da definirsi sulla base del divario di finanziamento;

- il giusto livello di sostegno: i progetti dei porti minori che non comportano finanziamenti nazionali o regionali non dovrebbero richiedere il previo sostegno da parte dello stato membro.

"Lo studio mostra un modello d'investimento dei porti europei che rispecchia molto bene il ruolo essenziale e molto vario dei porti per l'economia.

Noi speriamo ardentemente che lo studio e le nostre raccomandazioni possano aiutare la Commissione ed i responsabili politici dell'Unione Europea a sviluppare forti proposte per il CEF II con sufficiente attenzione al valore aggiunto dell'Unione Europea dei progetti portuali.

È fondamentale a questo riguardo riconoscere i porti come infrastrutture internazionali.

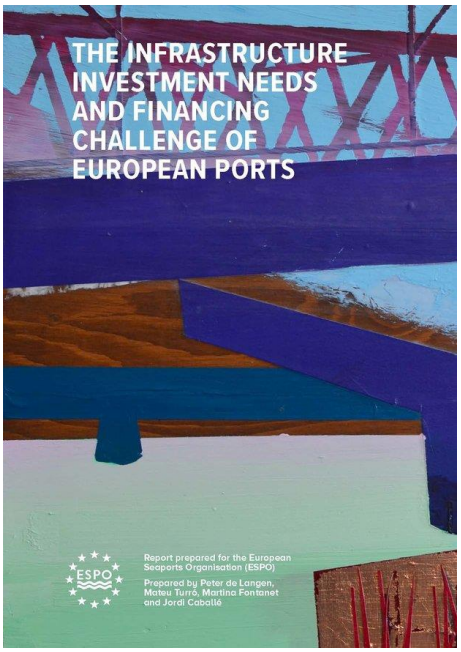
Meno del 10% delle merci movimentate nei porti europei è stato traffico nazionale.

I porti sono non soltanto le porte d'accesso d'Europa per i traffici con i paesi terzi, ma creano anche valore per la società che oltrepassa i confini nazionali.

Essi rappresentano il principale collegamento fra il mare e l'hinterland e l'economia in senso lato" afferma Isabelle Ryckbost, segretaria generale della ESPO.

"Gli investimenti negli scali marittimi europei sono essenziali se si vogliono raggiungere decisivi obiettivi politici in un'ampia fascia di aree politiche dell'Unione Europea.

Se i porti marittimi d'Europa non possono effettuare gli investimenti che sono necessari, allora saranno compromessi gli essenziali obiettivi politici nei settori del trasporto, dell'energia e dell'ambiente.



In molti casi, i principali vantaggi dei progetti portuali vengono conseguiti dalla comunità e dall'economia in senso lato piuttosto che dall'autorità portuale stessa.

Ciò è particolarmente vero quando i porti investono in infrastrutture basilari al fine di assicurare capacità per la futura crescita" dichiara Eamonn O'Reilly, presidente della ESPO.

"La partecipazione dei Porti Marittimi Europei è stata eccellente: 73 porti, che rappresentano oltre il 60% dei volumi portuali complessivi dell'Unione Europea, hanno fornito informazioni in ordine a circa 400 progetti d'investimento. Di conseguenza, adesso disponiamo di una conoscenza dettagliata delle esigenze di investimento dei porti europei" afferma Peter de Langen, consulente della PLA.

Le raccomandazioni della ESPO e lo studio "*The Infrastructure Investment needs and Financing Challenge of European Ports*" si possono consultare su: https://www.espo.be/media/Port%20Investment%20Study%202018_FINAL_1.pdf.

Lo studio sarà ufficialmente presentato nel corso della prossima conferenza dell'ESPO "*Investing in the port of tomorrow*" che si svolgerà il 31 maggio ed il 1° giugno prossimi a Rotterdam. La proposta CEF II dovrebbe essere presentata il 29 maggio. La conferenza rappresenterà un'unica e prima opportunità per discutere la nuova proposta con i suoi principali architetti.

Per maggiori informazioni: http://www.espo-conference.com/.

(da: portstrategy.com/expo.be, 12 marzo 2018)

TRASPORTO MARITTIMO

IL TRASPORTO MARITTIMO: EVOLUZIONE, NON RIVOLUZIONE

È stato un sollievo assistere al consolidamento avvenuto nei mercati del trasporto marittimo nel 2017, che a sua volta ha comportato un mercato più in salute e più solide prospettive per il 2018.

Il settore energetico, tuttavia, resta complicato visto il mercato dello LNG (gas naturale liquefatto) in aumento, quello delle petroliere in calo, i volumi di carbone in su e lo scisto quale mina vagante.

Tutto sommato, più volumi di transazioni (domanda) oltre a più tonnellaggio controllato (offerta) ci inducono a concludere che l'anno che ci aspetta sarà molto più equilibrato.

Anche il consolidamento dei cantieri è proseguito (dai 680 del 2007 agli odierni 300), cosa che ha significato una pressione verso l'alto sui prezzi delle nuove costruzioni.

Quest'anno ha visto la conferma dei tre principali cambiamenti apportati al mercato dello shipping le cui implicazioni, e se esse saranno deleterie o evolutive, devono ancora essere delineate:

1. La consapevolezza che il trasporto marittimo è uno dei principali contribuenti alle emissioni di CO_2 e solforose;

2. Il fatto che tutti i mercati di trasporto marittimo, e pertanto i costi allo sbarco di molti traffici, si basino su indici dei broker;

3. Il riconoscimento della necessità di tracciabilità delle transazioni a fini di conformità, sanzionamento, fisco ed affidabilità.

   Le regole imposte alle imprese nazionali dagli organismi internazionali sono per definizione difficili da attuare e ancora più difficili da far rispettare.

Il settore sta facendo piccoli passi, ma si sta realizzando un grande divario fra quelli che accolgono gli obiettivi e gli altri che tentano di circumnavigarli o di posporli.

Gli eventi geopolitici complicano la pianificazione ed il processo decisionale, dal momento che il petrolio a 40 dollari al barile comporta decisioni radicalmente diverse rispetto al petrolio a 75 dollari al barile.

Tali decisioni spaziano dalla immediata demolizione per i grandi consumatori alla conversione ai motori a doppio carburante, alle nuove costruzioni con motori con piena capacità LNG o semplicemente alla navigazione ultra-lenta.

I nostri mercati saranno influenzati dalle proposte finali dei progettisti di navi e motori, da quali qualità di carburanti le imprese energetiche possono fornire in modo efficiente, dalle decisioni politiche dei principali produttori di petrolio e, naturalmente, dal prezzo del carburante che emergerà da tali sviluppi, così come da in che modo nel frattempo si evolverà il dilemma climatico.

La SGX (Borsa Valori di Singapore) ha acquisito la Baltic Exchange alla fine del 2016 e con essa il diritto di pubblicare tutti gli indici del trasporto marittimo utilizzati come punto di riferimento per la fissazione dei prezzi, oltre ai numeri di regolamentazione utilizzati per i derivati ed in misura crescente anche per le transazioni materiali relative ai termini.

Gli indici sono stati sviluppati dai broker marittimi per consentire di prosperare al mercato dei derivati del trasporto marittimo con petroliere od unità per carichi secchi.

Gli indici sono stati poi estesi a tutti i settori in risposta ad una reale necessità di trasparenza ed obiettività.

Il settore si trova ora di fronte alla consapevolezza che gli indici sempre meno riflettono l'opinione obiettiva dei broker marittimi sullo stato dell'arte del mercato, ma piuttosto sempre più su che cosa i clienti stanno dimostrando al mercato.

Chi possiede gli indici?

I proprietari del carico che negoziano (nel qual caso i funzionari addetti alla conformità avranno una seria questione da risolvere: per le transazioni si usa un indice che vi influenza), i broker marittimi che forniscono valutazioni obiettive su come essi vedono i propri mercati (ma ne stanno vedendo una quota sempre più piccola) o la Borsa di Singapore (in quel caso con quale autorità, dal momento che tutti i principali fornitori di notizie potrebbero compilarli, sebbene con minore obiettività e fiducia dal momento che gli utenti

che si affidano a loro potrebbero rapidamente imparare ad imboccare il fornitore e così influenzare gli indici).

La fissazione diretta utilizzando gli indici rappresenta ora la maggioranza delle transazioni per le rinfuse secche.

Nell principali rotte per i minerali grezzi, che rappresentano oltre il 50% del mercato dei carichi secchi, stimiamo che meno del 10% venga fissato o reso noto per mezzo di broker.

I prezzi effettivi netti CIF (costo, assicurazione e nolo) delle derrate sono ancor più dipendenti dagli indici.

La rivelazione del prezzo che solitamente veniva effettuata mediante l'indizione di gare ed offerte nel mercato non è più necessaria dal momento che l'indice serve da riferimento del prezzo.

Gli utenti finali adesso prezzano il proprio nolo (ed il costo allo sbarco delle proprie derrate) i relazione alle proprie navi senza andare sul mercato.

Questa potrebbe essere la ragione per cui la maggioranza del registro delle ordinazioni di carichi secchi nel 2017 era costituita da ordini da parte di, o per conto di, utenti finali e commercianti.

I proprietari tradizionali fanno sempre più fatica a giustificare gli investimenti contro ritorni basati puramente sugli indici.

Si tratta di una evoluzione naturale ed inevitabile oppure stiamo andando verso forti sperequazioni nel cui contesto i giganti sono in grado di controllare la filiera complessiva delle derrate?

Sarebbe meglio capirlo prima che avvenga una rivoluzione, ma l'evoluzione è già ben avanzata.

Che si tratti del Panama Papers, della normativa fiscale nazionale, della Brexit, dei finanziamenti al terrorismo, dell'entrata in vigore delle sanzioni, la futura esigenza di tracciabilità e rendicontabilità è in crescita.

Varie iniziative marittime sono in atto e la Silicon Valley ha nel mirino enormi volumi di transazioni sotto tutti gli aspetti del settore marittimo.

La complessità dei traffici e dei pagamenti transfrontalieri, unitamente alla sempre più complessa interazione fra i partecipanti, dimostra una voglia matta di trasparenza, velocità e semplificazione.

La catena di blocchi e le criptovalute vengono sbandierate come potenziali soluzioni ma, data la complessità della rete di collegamenti marittimi essenziali, la filiera sembrerà più una ragnatela che una catena d'ancora.

Il nostro settore si trova di fronte a serie problematiche ma noi confidiamo che esso continuerà a crescere al fine di trasportare in modo sicuro, efficiente e conveniente e che i partecipanti troveranno soluzioni per superare gli ostacoli posti dal clima, dalla trasparenza e dalle transazioni.

Forse non in un colpo solo, ma lentamente e stabilmente come una nave che lascia la propria scia.

(da: hellenicshippingnews.com, 21 marzo 2018)

TRASPORTO FERROVIARIO

LA SBB CARGO SI APPRESTA A RISTRUTTURARE LE ATTIVITÀ DI TRASPORTO MERCI

La SBB Cargo, partecipata della SBB (Ferrovie Federali Svizzere) specialista in trasporto merci ferroviario, ha svelato i propri piani finalizzati a ristrutturare sensibilmente le proprie operazioni aziendali nel giro dei prossimi anni dal momento che essa è alle prese con un calo della domanda di servizi di trasporto merci in Svizzera che ha comportato notevoli perdite.

Attualmente, il 90% dei carri viene movimentato attraverso circa la metà dei

344 punti di servizio della SBB Cargo; è questo servizio sistematizzato che la SBB Cargo punta a sviluppare ulteriormente, con un prodotto regolare, affidabile ed efficiente che coinvolga collegamenti rapidi e frequenti, i quali utilizzino spazi riservati.

Ciò richiede altresì un incremento dell'uso dell'automazione e della digitalizzazione e la SBB ha in programma lo sfruttamento di innovazioni quali l'aggancio automatico ed i controlli dei freni mediante telecamere fisse, compiti che attualmente vengono eseguiti manualmente.

Presso i punti di servizio scarsamente trafficati residui, i volumi sono diminuiti di un terzo fra il 2011 ed il 2017 sino ad una media di soli due carri al giorno.

La SBB Cargo sta puntando ad alternative con i propri clienti in ciascun caso ed esse potrebbero comprendere l'uso di punti di servizio fissi con servizi regolari o una combinazione di trasporto ferroviario e stradale.

La SBB rivedrà il futuro di 100 punti di servizio scarsamente trafficati entro la fine del 2020 e di altri 70 entro la fine del 2023.

Inoltre, la SBB Cargo ha in programma la riduzione della propria forza-lavoro da 2.200 a 1.400 unità entro il 2023, 330 delle quali dovranno essere rimosse entro la fine del 2020.

Rispetto a tali cifre, si prevede che 750 dipendenti lasceranno il posto di lavoro attraverso meccanismi naturali, comprese diverse centinaia di persone che raggiungeranno l'età della pensione nel corso di tale periodo.

La società ha fatto registrare una perdita operativa di 37 milioni di franchi svizzeri (31,6 milioni di euro) l'anno scorso ma spera che il programma di ristrutturazione possa farla tornare al pareggio di bilancio entro il 2020.

La SBB Cargo sarà inoltre parzialmente privatizzata, in seguito ad una raccomandazione da parte del Consiglio Federale Svizzero nello scorso mese di novembre nel senso che il suo consiglio di amministrazione venga rafforzato e la sua indipendenza aumentata con partner imprenditori oppure che importanti clienti vengano invitati a rilevare una quota minoritaria.

Il consiglio sarà allargato di almeno un membro in più da gennaio 2019 e sarà anche presieduto da un terzo.

Tuttavia, la società resterà una partecipata della SBB.

La SBB Cargo International, l'associazione imprenditoriale della società con la Hupac, non è stata toccata da questi sviluppi.

La società ha migliorato i propri risultati nel 2017 malgrado la chiusura di sette settimane della linea Karlsruhe-Basilea a Rastatt in Germania, che ha causato un notevole scompiglio per il traffico merci nel corridoio Genova-Rotterdam.

(da: railjournal.com, 5 marzo 2018)

TRASPORTO STRADALE

WAYMO, UBER, STARSKY, EMBARK E TESLA CLASSE 8 AUTONOMA ESCONO DALL'OMBRA

Bisogna essere vissuti in un allevamento di suini e completamente tagliati fuori da internet e dalla televisione per non avere mai sentito parlare del baccano in atto in relazione ai veicoli autonomi.

I camion autonomi della Uber da diversi mesi trasportano in "clandestinità" carichi per clienti commerciali in tutte le autostrade dell'Arizona.

Ma improvvisamente, secondo la TechTrunch, la Uber ha realizzato terminal per il trasferimento dei carichi all'interno dello stato e sono pronti perché il pubblico venga a saperlo.

Gli autisti umani portano le merci ai terminal, dove esse vengono caricate a bordo di camion autoguidati per il tratto che coinvolge le autostrade.

Poi esse vengono ritrasferite sui camion guidati da autisti umani per essere consegnate ai magazzini locali.

Questo è un modello di "tocco umano" per la consegna nell'ultimo miglio.

Per non essere da meno, Elon Musk ha ricordato a tutti che il Tesla Semi è in modalità di prova e ci sono state molteplici segnalazioni di avvistamenti in vari canali dei social media.

Mentre i lavori progrediscono sul Tesla Semi in vista dell'inizio della produzione nel 2019, due dei trattori elettrici stanno ora trasportando gruppi di batterie dalla Gigafactory di Sparks, nel Nevada, alla fabbrica della Tesla di Fremont, in California.

La Starsky Robotics afferma di essere "la sola compagine di camion autonomi dotata di un prodotto" e ha annunciato la settimana scorsa di "avere guidato un camion per 7 miglia assolutamente senza autista.

Non c'era nessun autista di sicurezza al volante, né alcun ingegnere nascosto nella cuccetta.

Siamo la prima società ad avere fatto diventare realtà i camion senza autista".

Anche se l'affermazione di "essere stati i primi" non appartiene alla realtà, la tecnologia sta diventando esponenzialmente più veloce di quanto molti ancora ritengano.

Sembra in effetti un po' strano che questa ondata di annunci e pubblicità per questi camion autonomi LV 4 della Classe 8 faccia seguito alla riunione annuale 2018 del Consiglio Tecnologia e Manutenzione della ATA.

Chris Spears della ATA afferma che "la tecnologia è fantastica" e che occorre che il settore la adotti in misura maggiore e non abbia timore dei cambiamenti, ma anche che moderi le proprie aspettative in ordine a di che cosa si dovrebbe andare alla ricerca l'anno prossimo.

L'impostazione di fondo di numerosi tavoli di lavoro e di discussione si è concentrata sui temi di "un passo alla volta" e "stiamo lavorando sulla politica governativa per la regolamentazione" e quest'anno ci saranno "la marcia in plotone LV 1 e 2".

Nello specifico, finora questo è avvenuto mediante la Legge sull'Autoguida e la Legge sull'Avvio dei Veicoli Autonomi.

La prima normativa è stata approvata dalla Camera dei Rappresentanti.

Essa amplia l'autorità della NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) di concedere deroghe, assicura la protezione tramite misure preventive federali e richiede il rilascio di lettere di valutazione della sicurezza.

Essa, tuttavia, non riguarda i veicoli commerciali.

La seconda normativa sopra citata è stata approvata dalla Commissione del Commercio ed è in attesa del passaggio in Senato.

Essa amplia l'autorità di concedere deroghe della NHTSA.

Come fa rimarcare Spears, la versione 2.0 del disegno di legge non comprende i camion e questo preoccupa molti nel settore.

La versione 3.0 includerà i veicoli commerciali.

La legge recentemente è andata incontro ad alcuni problemi, dato che deputati di vari gruppi di interesse pubblico hanno fatto pressioni per una rielaborazione della normativa.

Anche il Dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti sta lavorando attivamente con la NHTSA e la FMCSA (Federal Motor Carrier Safety Administration) per prevenire l'apposizione di barriere alla normativa e rivedere le procedure di collaudo autonomo.

Nel contempo, la FHWA (Federal Highway Administration) è alla ricerca di suggerimenti circa le esigenze inerenti alle infrastrutture.

Il Dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti ha in programma la pubblicazione di documento contenente una guida sui veicoli autonomi 3.0 verso la fine dell'anno.

Così, ci sono sostanzialmente due disegni di legge che 1) non vanno da nessuna parte e 2) non hanno specificamente nulla a che fare con il trasporto merci commerciale.

Nel frattempo le start-up, sotto pressione da parte dei concorrenti e a causa degli obblighi verso i propri investitori, stanno ottenendo tutti i permessi e le prescrizioni di cui hanno bisogno a livello locale e statale e stanno spingendo avanti il sogno del trasporto merci autonomo.

"L'anno scorso abbiamo effettuato test stradali su camion a guida autonoma della Waymo in California ed Arizona" ha scritto la Waymo su Medium.

"Il nostro software sta imparando a guidare grosse piattaforme più o meno allo stesso modo in cui lo avrebbe fatto un autista umano dopo anni di guida sulle automobili.

I principi sono gli stessi, ma ci sono cose come la frenata, l'inversione di marcia ed i punti ciechi che sono diverse quando si tratta di camion e rimorchi a pieno carico".

A detta della società, i camion avranno a bordo in cabina autisti professionisti per monitorare i sistemi e prendere il controllo del veicolo nel caso dovesse insorgerne la necessità.

"Questo viaggio pilota, in partenariato con il gruppo logistico di Google, ci consentirà di sviluppare ulteriormente la nostra tecnologia e di integrarla nelle operazioni dei caricatori e dei vettori con la loro rete di fabbriche, centri di distribuzione, porti e terminal" afferma la Waymo.

Qualcosa che si è un po' perso nel clamore diffuso è il fatto che un mese fa la start-up tecnologica Embark abbia completato una corsa di prova da Los Angeles a Jacksonville in Florida che la società ha salutato come il primo viaggio da costa a costa da parte di un camion automatizzato.

I loro camion usano una combinazione di telecamere, radar e lidar per seguire e controllare il contesto in cui si muove il veicolo, così come una forma di intelligenza artificiale per processare i dati raccolti dai sensori.

Forse la "nuova linfa" per il settore dell'autotrasporto è esattamente quello che ci voleva: una boccata di ossigeno.

Proprio come la Starsky e gli altri esaltano con il loro entusiasmo, ci sono concrete possibilità che sia a breve che a lungo termine queste siano soluzioni per gli autisti e non un metodo per liberarsi di loro.

(da: theloadstar.co.uk/freightwaves.com, 13 marzo 2018)

TRASPORTO INTERMODALE

FILIERE DISTRIBUTIVE AFFLITTE DAI COLLI DI BOTTIGLIA INTERMODALI NEGLI STATI UNITI

Le filiere distributive da e per il Nord America sono perturbate da varie problematiche e vari colli di bottiglia intermodali, tanto che alcuni caricatori sono alla ricerca di alternative logistiche di emergenza a causa dei ritardi dei carichi nei porti nordamericani.

Lloyd's Loading List aveva avvertito il mese scorso che i caricatori e le linee di navigazione dovessero aspettarsi drastiche impennate delle tariffe di autotrasporto merci negli Stati Uniti quest'anno, poiché la carenza di autisti, la domanda sostenuta dei consumatori e le nuove normative avrebbero comportato "una tempesta perfetta" di aumento delle problematiche nella filiera distributiva che sarebbero potute peggiorare a partire da aprile.

Erano poi seguiti rapporti inerenti alla carenza di capacità di autotrasporto che avrebbero esacerbato i ritardi nello scorso mese presso diversi porti statunitensi, fra cui quelli di New York e New Jersey, Charleston, Jacksonville, Norfolk, Savannah, Chicago, Columbus, Detroit, Memphis and Houston.

Gli specialisti di logistica riferiscono che una combinazione di fattori ha continuato a mettere sotto pressione le infrastrutture logistiche ed intermodali nella regione.

La linea di navigazione containerizzata CMA CGM riferisce che per diversi mesi la situazione relativa all'autotrasporto negli Stati Uniti "ha continuato a deteriorarsi sino ad un livello insostenibile.

In molti mercati, stiamo affrontando notevoli problemi nel trovare guidatori che eseguano le nostre ordinazioni di lavoro, con la conseguenza di ritardi nella raccolta e nella consegna, così come di significativi incrementi dei costi".

In una nota indirizzata alla clientela, la CMA CGM ha spiegato che le principali problematiche hanno riguardato il rispetto delle nuove regole richiedenti che i camion commerciali fossero equipaggiati con dispositivi elettronici di misurazione, il brutto tempo invernale in specifici mercati che ha fatto rallentare le consegne e l'ulteriore riduzione delle riserve di autisti e capacità camionistica, nonché il minor numero di autisti nel mercato.

"La ridotta disponibilità degli autisti comporta un impatto sulla nostra capacità di occuparci degli ordini di lavoro che dobbiamo gestire quotidianamente" ha aggiunto la compagnia di navigazione.

Di conseguenza, la linea stessa ha posto in atto uno EIS (Sovrapprezzo Intermodale di Emergenza) di 300 dollari per contenitore dove la CMA CGM è incaricata di fornire servizi di trasporto terrestri, in determinati mercati chiave, con effetto dal 16 marzo.

Questo onere attualmente viene addebitato nelle spedizioni intermodali via Chicago, Houston, Savannah, Memphis e Columbus, sebbene la linea di navigazione abbia detto di riservarsi il diritto di applicare tale addebito in altre località "se la situazione lo giustificasse".

Si dice che anche altre linee di navigazione abbiano iniziato ad introdurre oneri simili.

Nota la CMA CGM: "L'addebito aggiuntivo ci consentirà di gestire l'aumento dei costi e ci aiuterà a continuare ad assicurare un livello di servizio appropriato.

Il sovrapprezzo non si applicherà a quelle movimentazioni in cui è stato assunto per fornire i servizi il camionista designato da un caricatore".

Lo specialista di logistica di emergenza Evolution Time Critical ha dichiarato questa settimana di avere lavorato con i produttori di autoveicoli ed i loro fornitori per movimentare componenti essenziali dall'Europa e dalla Cina in conseguenza del ritardo dei carichi presso i porti nordamericani.

Esso ha messo in evidenza un elenco simile di fattori "che si sono combinati per mettere sotto una pressione sempre maggiore le infrastrutture della regione", fra cui il doversi continuamente riprendere da disastri naturali e brutto tempo, il nuovo obbligo di adozione dell'EDL (Congegno Elettronico di Misurazione), "e la carenza di camion ed autisti disponibili che ha comportato la minaccia di una offerta gravemente insufficiente per qualche fornitore".

Brad Brennan, direttore generale della Evolution Time Critical, commenta: "Il trasporto merci marittimo è un aspetto decisivo della filiera distributiva automobilistica, ma a causa della scarsa disponibilità delle riserve o scorte c'è spesso un margine minimo di errore.

Attualmente i clienti ci dicono di stare sperimentando ritardi di settimane dovuti a questa tempesta perfetta di eventi, con la conseguenza di avere bisogno di assicurarsi nuove parti presso i fornitori originari e di dovergliele portare il più rapidamente possibile".

Brennan afferma che le infrastrutture della zona si stavano ancora riprendendo dai notevoli danni dovuti alle intemperie e che "un certo numero di fattori che normalmente sarebbero stati gestibili più facilmente se presi da soli si sono combinati sino a causare problemi più diffusi: un problema che devono affrontare molti importatori statunitensi consiste nell'incapacità materiale di far proseguire i contenitori".

Aggiunge Brennan: "La carenza di camionisti e di telai disponibili è inasprita dalla mancanza di flessibilità del nuovo obbligo di adozione dello EDL, il che significa che è più difficile per i fornitori di logistica standard implementare soluzioni stradali innovative basate sul parco automezzi".

Brennan sostiene che il nuovo obbligo di adozione dello EDL controlla rigorosamente le ore di guida e la disponibilità di movimentazione delle merci e che la sua introduzione è "coincisa con uno dei più esigui mercati di capacità di trasporto merci mai registrati che ha messo il settore sotto sempre maggiore tensione" e aggiunge che "i produttori di equipaggiamento originale hanno lavorato con la Evolution Time Critical per tutta la durata della carenza di capacità, ma che gli ultimi sviluppi hanno condotto ad un incremento dell'utilizzo della sua esperienza per quanto attiene la sensibilità al fattore tempo.

A peggiorare le preoccupazioni in ordine ai potenziali ritardi, ci stiamo approssimando alla tradizionale alta stagione pre-pasquale del trasporto merci aereo, che ostacolerà alcuni tentativi preliminari di spedire efficientemente i carichi.

Abbiamo già riscontrato una crisi di capacità di trasporto merci aereo negli ultimi mesi, nel corso dei quali abbiamo lavorato con i produttori di equipaggiamento originale per realizzare programmi innovativi che assicurassero il completamento in orario delle spedizioni transatlantiche".

(da: lloydsloadinglist.com, 21 marzo 2018)

LOGISTICA

TRE TAPPE PER PREPARARE L'AVVENTO DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE NELLA FILIERA DISTRIBUTIVA

L'adozione di nuove tecnologie può essere un compito immane, in particolare nelle attività imprenditoriali.

Poiché l'intelligenza artificiale promette di diventare una realtà, più di un quarto delle aziende attive nella logistica hanno dato il via ad iniziative per attuare tale tecnologia.

Ma per alcuni, specialmente gli operatori minori, conoscere le modalità di implementazione può essere la prospettiva che incute più timore.

Fortunatamente, la Venture Beat ha elaborato una sintetica guida su come, dove e perché utilizzare l'intelligenza artificiale.

* * *

La moderna filiera distributiva globale viene definita a seconda della scala: miliardi di transazioni e terabyte di dati nell'ambito di molteplici sistemi, che le aziende generano in misura sempre maggiore tutti i momenti.

Le tradizionali pratiche di gestione della filiera distributiva stanno venendo rapidamente sopraffatte da incessanti offensive di informazioni.

Quando sorge un problema relativo ai costi od alla disponibilità delle scorte, i pianificatori finanziari e della domanda si immergono negli strumenti di Excel o in quelli tradizionali relativi alla gestione della filiera distributiva nel tentativo di individuare le problematiche.

Questo approccio appare come il proverbiale ago nel pagliaio.

I soli volumi, velocità e varietà di dati sconfiggono gli sforzi umani di comprendere le dinamiche e mettere a posto le cose.

L'intelligenza artificiale è emersa quale argomento scottante nella gestione della filiera distributiva al fine di trattare esattamente questa problematica.

Le organizzazioni innovative stanno applicando l'intelligenza artificiale e l'apprendimento automatico ad un'ampia serie di dati inerenti la filiera distributiva per portare alla luce le intuizioni relative ai problemi ed alle prestazioni che effettivamente sono al di là della portata persino dei più esperti professionisti nel campo della pianificazione.

L'intelligenza artificiale presenta ottime promesse al fine di ottimizzare questo processo.

Infatti, la società di consulenze Gartner ha constatato che il 25% delle organizzazioni ha dato il via ad iniziative di intelligenza artificiale nel corso del 2017, con un aumento del 10% rispetto a due anni prima.

Le ditte di prodotti farmaceutici, le merci confezionate al consumo, i produttori ed altri settori mirano ad andare al di là dei relativamente semplici strumenti per la gestione della filiera distributiva basati su regole aziendali statiche che impediscono le attitudini ad ottimizzare ed accrescere le dimensioni.

Una domanda comune che si sente è "come possiamo iniziare?" e qui si possono offrire tre suggerimenti.

Mettere nel mirino un problema specifico

Per un primo progetto, è meglio identificare una specifica questione inerente la filiera distributiva piuttosto che tentare qualcosa alla cieca.

Naturalmente, occorrerà scegliere un punto dolente significativo con implicazioni per l'efficienza della propria filiera distributiva, la soddisfazione della clientela ed il bilancio.

Ad esempio, poniamo che una ditta che tratta globalmente merci confezionate al consumo abbia problemi a rispettare gli accordi circa il livello di servizio con i propri clienti dettaglianti.

La ditta può trovarsi ad affrontare pesanti sanzioni ai sensi dei propri accordi circa il livello di servizio se la merce non viene consegnata in tempo e del tutto.

Applicare l'intelligenza artificiale a quella specifica questione mette la ditta di merci confezionate al consumo sulla strada giusta per risolvere le proprie questioni relative al livello di servizio.

Nella propria filiera distributiva potrebbero aversi decine di potenziali progetti per l'intelligenza artificiale, dalla pianificazione alla produzione, al confezionamento, al magazzinaggio, alla distribuzione ed alla logistica.

Metterne uno in particolare nel mirino pone la ditta in posizione favorevole per conseguire i migliori risultati minimizzando nel contempo il rischio che tutti gli esperimenti non correttamente definiti finiscano nel dimenticatoio.

Selezionando un progetto ben distinto, si può contare sul successo iniziale e su apprendimenti per applicare l'intelligenza artificiale in altri settori.

Realizzare la prontezza dell'intelligenza artificiale

I dati sono un ingrediente decisivo per la prontezza dell'intelligenza artificiale.

Idealmente, le aziende applicano l'intelligenza artificiale a grandi serie di dati assai segmentati: ad esempio, tre anni di dati con frammentazione a livello di transazioni giornaliere per ubicazione di unità di conservazione delle scorte, ordinazioni, impianti, materie prime, clienti e così via.

Poiché si possono ricavare dati da sistemi diversi – Programma Risorse Aziendali, Pianificazione Risorse Gestionali, Gestione Relazioni Clientelari ed altri – idealmente si hanno tempistiche coerenti per quelle serie di dati.

In altre parole, se si hanno sei mesi di dati sulle materie prime, un anno di dati sulle scorte e tre anni di dati sulle vendite, l'intelligenza artificiale potrebbe diventare problematica.

Sarebbe una buona idea quella di assicurarsi che la propria raccolta di dati ed i relativi meccanismi di conservazione siano attrezzati per dati assai frammentati.

Anche se non si fosse pronti per l'intelligenza artificiale oggi, si sarà preparati per il futuro quando l'intelligenza artificiale diventerà un differenziatore della concorrenza.

Viene spesso chiesto se un'organizzazione ha bisogno di istituire un gruppo di lavoro di scienziati esperti sui dati per essere pronti all'intelligenza artificiale.

Di certo può aiutare, ma all'avvio non è un prerequisito.

Quello che occorre è gente con sistemi di origine ed esperienza dei domini al fine di contribuire a delineare lo scenario dell'intelligenza artificiale.

Valutare sei i partner tecnologi possono essere di aiuto

Per le aziende che decidono che l'intelligenza artificiale della filiera distributiva fa al loro caso (cosa che può dipendere dalla scala, dalla complessità eccetera) il successo dipende moltissimo dai partner tecnologici che esse si scelgono e dai servizi che quei fornitori offrono.

Poiché l'intelligenza artificiale è ancora un'innovazione emergente, è essenziale assicurarsi che il partner tecnologico prescelto sia attrezzato per lavorare assieme nonostante gli ostacoli e sviluppare soluzioni che rispondano alle proprie esigenze.

Così come accade per qualsiasi scelta di software aziendale, bisognerebbe ricorrere alla dovuta diligenza e trovare un partner che risponda concretamente alle proprie necessità.

Ad esempio, si potrebbe constatare che il software di intelligenza artificiale non sia in grado di trattare la necessaria aggregazione e validazione dei dati.

Altri potrebbero presentare limitazioni alla propria attitudine alla raccolta di dati, che viene meglio assistita dai sistemi originari che analizzano i contenuti centinaia di volte al giorno.

La profondità di analisi e le sottostanti tecnologie sono altri aspetti da considerare.

Un partenariato per l'intelligenza artificiale è una strada a doppio senso.

Le probabilità di successo si incrementano esponenzialmente se la propria organizzazione ha un responsabile informatico lungimirante ed altri responsabili che abbracciano coraggiosamente l'innovazione.

Bisogna essere preparati alle sorprese, dal momento che l'intelligenza artificiale può portare alla luce intuizioni indotte dai dati che annullano le congetture che si sarebbero potute prendere per oro colato.

È importante riconoscere che l'intelligenza artificiale della filiera distributiva è qualcosa come un viaggio all'interno di un territorio inesplorato.

Ma si tratta senza dubbio dell'innovazione più entusiasmante che la filiera distributiva abbia visto nel giro di decenni.

Anche se non tutte le aziende ne avranno bisogno, coloro per i quali l'intelligenza artificiale per la filiera distributiva potrebbe fare la differenza dovrebbero prendere in considerazione l'ipotesi di cominciare prima possibile.

Le imprese che hanno fatto il salto stanno già vedendo enormi dividendi dal momento che l'intelligenza artificiale rimodella le loro operazioni della filiera distributiva.

(da: theloadstar.co.uk/venturebeat.com, 26 marzo 2018)

LEGISLAZIONE

LA MAERSK HONAM "EVIDENZIA L'IMPORTANZA DELL'ASSICURAZIONE DEL CARICO"

Il grave incendio scoppiato a bordo della portacontainer *Maersk Honam* nel Mar Arabico all'inizio di questo mese serve a ricordarci l'importanza dell'investimento in un'adeguata assicurazione del carico, "dato che la Maersk ha ora dichiarato l'avaria comune, il che significa che il carico sopravvissuto deve pagare una quota del costo per il danno alla nave, il rimorchio, la pulizia, il contenzioso legale eccetera" sottolinea Klaus Lysdal, vice presidente vendite ed operazioni dello spedizioniere di merci online iContainers.

Il settore del trasporto merci marittimo ha assistito a tre gravi incidenti nel corso delle ultime settimane: due incendi a bordo di due distinte navi della Maersk ed una collisione fra portacontainer nel porto di Karachi che ha costretto alla temporanea chiusura del porto, come sottolinea lo spedizioniere.

Per legge, tutte le compagnie di assicurazione sono obbligate ad offrire un importo minimo di assicurazione, ma questo offre una copertura limitata.

Peraltro, la iContainers afferma che le proprie indicazioni generali ai proprietari del carico sono sempre quelle di acquistare una copertura aggiuntiva per proteggersi dagli scenari peggiori.

"Quali caricatori, si potrebbe e dovrebbe sempre acquistare una assicurazione straordinaria del carico per proteggere ulteriormente la propria merce e ammortizzare il proprio danno" sostiene Lysdal.

"Date le incertezze di madre natura, si tratta di un valido investimento dal momento che esso coprirebbe il vostro carico mentre è in deposito ed in viaggio fino a quando giunge nelle mani sicure del vostro acquirente"

Sono trascorse più di due settimane da quando è iniziato l'incendio e a detta di Lysdal ci vorrà ancora qualche tempo prima che alla nave costruita nel 2017 venga consentito l'ormeggio.

In effetti, la Maersk ha confermato oggi a *Lloyd's Loading List* che probabilmente occorreranno alcune altre settimane ed ulteriori indagini prima che essa sia in grado di ormeggiare la nave in un porto adatto - molto probabilmente quello di Jebel Ali a Dubai – e di scaricare la merce.

"Le autorità portuali vorranno assicurarsi che tutti gli incendi a bordo siano stati estinti e di poter determinare le condizioni della *Honam*, che è un processo che potrebbe ancora trascinarsi per un po' di tempo".

In una simile situazione, poter disporre di un'assicurazione del carico agevola i processi successivi al trasporto marittimo non solo dal punto di vista finanziario ma anche da quello logistico" nota la iContainers.

"Per i clienti che dispongono dell'assicurazione, la presentazione della richiesta di risarcimento alla propria assicurazione aiuterà ad accelerare il processo di rilascio del loro carico" aggiunge Lysdal.

"Per di più, le richieste di risarcimento vengono in genere evase più alla svelta dalle compagnie di assicurazione.

Senza assicurazione, potreste rimanere incastrati dalla responsabilità del vettore, che è elencata sul retro della polizza di carico: 500 dollari per unità".

I giganti di trasporto marittimo danesi hanno poi dichiarato l'avaria comune, il che significa che tutte le perdite saranno ora suddivise fra il carico sopravvissuto.

A detta della iContainers, i caricatori - a meno che non abbiano acquistato un'assicurazione per la copertura dell'avaria comune - sono tutti soggetti al pagamento di una parte percentuale del danno.

"Senza l'assicurazione del carico, è probabile che il vostro carico venga tenuto in ostaggio fino al pagamento di quegli addebiti" afferma Lysdal.

"Senza assicurazione, non ne trarrete alcun vantaggio, o quasi nessuno nel migliore dei casi".

(da: lloydsloadinglist.com, 22 marzo 2018)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

QUANDO USARE LO RFID OPPURE IL CODICE A BARRE: L'OPINIONE DEL SETTORE DELLA LOGISTICA

Quando si parla di RFID (identificazione a radiofrequenza) e codifica a barre, entrambe le tecnologie possono presentare i propri difetti, ma i vantaggi prevalgono e pertanto ci sono abbastanza motivi per dare un'occhiata più da vicino a quello che prospetta il futuro.

Ce lo spiega il produttore di telefonia mobile DENSO.

* * *

Secondo lo Smithsonian, il primo codice a barre sarebbe stato scritto nella sabbia a Miami dall'inventore Joe Woodland, decenni prima che la tecnologia potesse far venire alla luce la sua visione.

Nel 1974, il primo articolo marcato con lo UPC (Codice Universale di Prodotto) era stato scansionato alla cassa di un supermercato nella cittadina di Troy nella Contea di Miami nell'Ohio.

Tuttavia il codice a barre non era stato un successo immediato.

Esso è decollato solo quando è stato adottato dalla grande distribuzione.

Oggi il codice a barre è ovunque: ed è difficile immaginare che il settore delle vendite al dettaglio, ad esempio, possa farne a meno.

"Il codice a barre è ampiamente utilizzato e ben radicato" afferma Viv Bradshaw, consulente per la tecnologia alla DENSO Auto-ID che appartiene al gruppo Toyota nonché inventore del Codice QR.

Nondimeno, anche il codice a barre presenta i suoi difetti.

Occorre vederlo per poterlo leggere e di solito si può leggere un solo codice a barre alla volta.

"I codici a barre sono soggetti a danni materiali, cosa che rappresenta uno svantaggio in aree come la vendita al dettaglio e la logistica, ad esempio" afferma Bradshaw.

"Altri difetti sono la conservazione limitata di codici a barre in 1D ed il fatto che essi possono essere facilmente riprodotti o copiati, cosa che è contraria alla sicurezza" continua.

Peraltro, Bradshaw ha voluto sottolineare di più i vantaggi del codice a barre.

"I codici a barre sono convenienti e facili da produrre, oltre al fatto che l'equipaggiamento per la lettura dei codici a barre può essere poco costosa".

I codici a barre sono in giro in numero tale che la gente capisce come usarli.

Essi possono presentare anche informazioni leggibili dagli umani, il che è utile, se il codice a barre non può essere letto automaticamente.

Inoltre, il codice a barre è stato ulteriormente sviluppato: infatti, è stato inventato dalla DENSO il Codice QR.

Il fattore fondamentale consiste nella maggiore sicurezza ed efficienza

"Il Codice QR è un codice a barre in 2D e può in parte scavalcare la linea che lo separa dallo RFID in alcune situazioni" spiega Bradshaw.

"Il nostro SQRC®, il Codice Secure QR, è in grado di cifrare sezioni dei dati nel codice, rendendo sicuro il codice a barre.

Questa versione del Codice QR viene tipicamente utilizzata per l'emissione di biglietti, la sanità e l'autenticazione del prodotto" prosegue.

Mentre i terminali palmari standard e gli scanner a mano possono leggere i dati pubblici sullo SQRC®, solo i congegni della DENSO per l'apertura dei dati mobili possono leggere la sezione privata dei dati criptati con la specifica chiave dati.

Tuttavia, il sistema Q-Revo basato sulla nuvola è in grado di agevolare questa decrittazione ad altri congegni mobili per la raccolta dei dati compresi i telefoni cellulari.

Ciò assicura altresì la protezione contro la copiatura del Codice Secure QR.

Ulteriori informazioni sul Codice QR, sullo SQRC®, sui terminali palmari e gli scanner portatili, sulle soluzioni per la raccolta dei dati su mobile e sull'Unità Aziendale Auto-ID della DENSO sono disponibili sul sito https://www.denso-autoid-eu.com/en.html.

Anche se il Codice QR non distingue fra il codice e barre e lo RFID, quest'ultima tecnologia offre numerosi vantaggi, specialmente per la vendita al dettaglio e la logistica.

Nei casi in cui i tempi ed i costi sono essenziali, lo RFID è in grado di leggere rapidamente molte etichette alla volta, anche se le etichette possono essere nascoste ed in genere ancora da leggere.

Così, vengono conseguiti risparmi sui tempi ed i costi.

Tuttavia, ci sono limitazioni in ordine alla lettura: alcuni software non supportano lo RFID.

Inoltre, le etichette sono costose rispetto ai codici a barre.

Anche alcune attrezzature per la lettura, come i terminal palmari e gli scanner portatili, possono rivelarsi costose.

"Naturalmente, ogni tecnologia ha i suoi difetti.

Con lo RFID, i vantaggi prevalgono comunque.

Lo RFID è disponibile in molti formati e possono essere resi resistenti per ambienti diversi, il che è l'ideale per il magazzinaggio, la logistica e la vendita al dettaglio" afferma Bradshaw.

Inoltre, per le etichette RFID UHF, lo standard Gen2 V2 introdotto di recente assicura caratteristiche aggiuntive come il lettore e l'autenticazione delle etichette ovvero il porzionamento delle banche utenti.

Ciò a sua volta consente l'uso della soluzione contro la contraffazione del prodotto ed assicura ad esempio la funzione EAS (sorveglianza elettronica degli articoli).

Usare o non usare – Differenze fra RFID e codice a barre

Se si confrontano lo RFID ed il codice a barre, si comprende rapidamente che essi non possono essere comparati direttamente dal momento che nessuna delle due tecnologie è migliore o peggiore.

"Esse sono semplicemente diverse e presentano ognuna i propri vantaggi ed inconvenienti" afferma Bradshaw.

Pertanto, occorre sfruttare i vantaggi sia dello RFID che del codice a barre.

"La bravura sta nel sapere quando utilizzare l'uno o l'altro" aggiunge.

I codici a barre in genere vengono compresi bene dato il loro uso decennale e che vi sono molte soluzioni per supportare i software e le integrazioni dei codici a barre, ad esempio.

Il codice a barre è una tecnologia matura ed il rischio di implementazione è basso.

Lo RFID, tuttavia, è percepito come una novità, anche se non lo è.

Inoltre, si ritiene che sia difficile da usare.

Peraltro, lo RFID fornisce alcune nuove ed entusiasmanti possibilità.

La questione è che per ottenere il meglio dallo RFID occorre affrontare le difficoltà che esso presenta per l'attuale modo di pensare ed i processi di chiunque.

È fondamentale tenere conto sia dei vantaggi che delle limitazioni ed adottare quelli relativi all'iter procedurale, ad esempio nella vendita al dettaglio ed alla logistica.

In tal modo, si può essere sicuri che lo RFID senz'altro comporti i vantaggi desiderati.

"Nella logistica, ad esempio, esso può richiedere un po' di pensiero laterale da parte del fornitore di logistica e l'integratore di sistemi per arriva e fino a quel punto, ma ne varrà la pena" afferma Bradshaw.

Dove usarli o non usarli – Aree di implementazione

Oggi i codici a barre vengono utilizzati quasi ovunque.

È difficile pensare ad un'applicazione o un settore in cui essi non vengono utilizzati.

Questo accade perché sono poco costosi e compresi senza problemi dalla gente.

Anche uno smartphone può leggere ad esempio un Codice QR.

Inoltre, i codici a barre in 2D come il Codice QR e lo SQRC® stanno conseguendo una più ampia accettazione a causa dei vantaggi da loro presentati, nella fattispecie l'incremento della capacità in termini di dati e l'attitudine a tollerare i danni al codice e nondimeno di essere ancora leggibili.

Per di più, con i codici in 2D come il Codice QR è possibile la lettura onnidirezionale.

Specialmente nella vendita al dettaglio, i codici a barre in 1D e 2D come il Codice QR sono essenziali e lavorare con loro è diventato lo standard.

Lo RFID è stato adottato in aree come la logistica e la vendita al dettaglio, nelle quali i suoi vantaggi aiutano le imprese e i dipendenti a conseguire i propri obiettivi.

Ad esempio, lo RFID può contribuire ad accelerare i processi in ordine alle scorte nella vendita al dettaglio.

Lo RFID presenta vantaggi anche per la valutazione del patrimonio come i pallet, le borse, i contenitori o le auto.

Nella logistica, lo RFID può essere implementato in varie processi di controllo come la verifica del carico veicolare, la tracciabilità e l'autenticazione.

Specialmente nei grandi magazzini dove può essere difficile tenere tutto in ordine, lo RFID può essere uno strumento particolarmente utile.

"I nostri committenti del settore logistico hanno collaudato e testato i terminali palmari e gli scanner portatili della DENSO ed il riscontro è stato estremamente buono.

I nostri clienti sia della logistica che della vendita al dettaglio si aspettano un'elevata qualità: proprio quello che ottengono con i nostri congegni come lo RFID" sostiene Bradshaw.

Come usarli o non usarli – Problematiche per lo RFID ed il codice a barre

Da un lato, lo RFID sta superando le prime fase della diffusione dell'innovazione, di modo che talvolta il software e lo hardware a supporto e le imprese associate costituiscono il fattore limitante.

D'altro lato, ci sono alcune aziende che davvero comprendono lo RFID e per queste i problemi dovrebbero essere risolti.

In confronto allo RFID, i codici a barre sono affermati e ben noti.

Tuttavia, quel riposare sugli allori può far perdere opportunità a questa tecnologia.

Ciò avviene quando arrivano i codici a barre in 2D come lo SQRC® che possono dare nuove opportunità in varie aree a causa delle loro caratteristiche.

"Per riassumere, come accade per i codici a barre, il settore dovrà tenersi al passo anche quando si tratta dello RFID, di modo che attualmente trovare il

corretto hardware ed il giusto partner per l'integrazione dei sistemi è essenziale.

I primi che lo hanno adottato ne stanno vedendo ora i vantaggi.

E, ultimo ma non meno importante, i prezzi dei prodotti RFID si sono ridotti di un bel po'" spiega Bradshaw.

Per il mercato europeo, l'Unità Aziendale Auto-ID DENSO è la finestra di contatto per tutte le ricerche sui Codici QR, l'acquisizione dei dati su mobile, i terminal palmari e gli scanner.

I duraturi e robusti terminali e scanner prodotti dalla DENSO si possono ritrovare nelle applicazioni per il magazzino, la logistica, il POS, la produzione, nonché per l'automazione sul campo e le vendite.

Brevi filmati informativi in ordine ai terminali, agli scanner ed alle soluzioni dell'Unità Aziendale Auto-ID DENSO sono ora visibili su YouTube.

I video comprendono il 20° anniversario del Codice QR, una presentazione della società e le introduzioni ai vari congegni per l'acquisizione dei dati su mobile come il BHT-1500, il BHT-1400 e lo scanner GT20.

(da: logisticsbusiness.com, 23 marzo 2018)

STUDI E RICERCHE

DARSI UNA MOSSA O ANDARSENE A CASA? CHE COSA ATTENDE GLI EQUIPAGGI MARITTIMI ALLA LUCE DEI CAMBIAMENTI TECNOLOGICI

Nel corso degli ultimi due decenni il settore marittimo è stato trainato da cambiamenti innovativi e gli equipaggi sono mutati quanto a dimensioni e competenze al fine di adattarsi alle nuove tecnologie.

Le più recenti proposte in relazione alla gestione digitalizzata dell'energia, ai centri di controllo a terra e pure alle navi senza equipaggio suggeriscono come siano in atto radicali cambiamenti della forza-lavoro marittima.

Se le attuali previsioni si dimostrassero vere, è probabile che staremmo per vedere il settore scrollarsi di dosso l'ultima delle proprie tradizionali vestigia.

I progressi tecnologici significano che i veicoli senza equipaggio ed il trasporto marittimo intelligente non sono più una mera nozione ma una concreta possibilità.

In tale contesto, la Clyde & Co ha unito le forze con la IMarEST al fine di capire come gli oltre 20.000 addetti marittimi di tutto il mondo stiano reagendo a queste tecnologie emergenti.

Nell'ambito delle quatto categorie delle navi senza equipaggio, del trasporto marittimo intelligente, della gestione energetica e della tecnologia verde, la netta maggioranza di coloro che hanno partecipato all'indagine hanno tutti quanti condiviso un messaggio comune: quando prendono in considerazione l'adozione di nuove tecnologie, occorre che i dirigenti tengano gli equipaggi in cima ai propri pensieri.

Opportunità e rischi per il settore

Coloro che portano avanti il dibattito sulla nuova tecnologia sono inclini a mettere in evidenza i benefici del trasporto marittimo intelligente ed autonomo, in termini di costi e sicurezza personale.

Sembra che i benefici siano riconosciuti dagli interpellati che hanno identificano i tre vantaggi delle navi autonome come:

- riduzione dei rischi per la salute e l'incolumità personale;

- riduzione del rischio di errore umano; e

- risparmio sui costi del personale.

D'altro canto, ci sono certamente quelli che si chiedono se le affermazioni inerenti ai risultati espresse dalle società di tecnologia possano essere conseguite nel giro di un lasso di tempo prossimo o per nulla affatto ed in particolare la lobby dei sindacati sta sollevando interrogativi in ordine al rischio per la sicurezza inerente all'automazione, nonché a se le cifre relative alla riduzione dei costi degli equipaggi che vengono ventilate siano realistiche.

Oltre agli ovvii vantaggi, è stato anche suggerito che la pirateria sarà eliminata dalle navi autonome dal momento che non ci saranno ostaggi umani da rapire al fine di ottenere pagamenti a titolo di riscatto.

Peraltro, qui occorre essere prudenti.

Con la nuova tecnologia, insorgono nuovi rischi: la prospettiva della pirateria digitale da parte degli hacker dotati del potenziale per prendere il controllo delle navi.

Interessanti interrogativi sono stati espressi circa l'impatto del calo del numero dei componenti l'equipaggio su quelli che restano, dal momento che gli equipaggi più piccoli si ritrovano isolati sulle navi per mesi e mesi.

Diventerà sempre più difficile attirare i marittimi a queste condizioni e il settore sarà in grado di supportare tutti i problemi di salute mentale che potrebbero sorgere?

Anche se lo sviluppo delle navi autonome è ancora allo stato infantile, il 65% degli interpellati nell'ambito dell'indagine pensa che le navi autonome arriveranno nel giro dei prossimi 15 anni sotto varie forme di raffinatezza e che certamente gli sviluppi nel trasporto marittimo intelligente stanno già cambiando ad un ritmo incredibile il modo in cui l'equipaggio opera.

Che il cambiamento avvenga immediatamente o, più probabilmente, per gradi, sembra certo che la tecnologia continuerà a comportare modifiche al ruolo dell'equipaggio nella prossima generazione.

L'esigenza di colmare le lacune di conoscenza

Continuano ad essere sviluppate tecnologie digitali per determinare ed ottimizzare l'efficienza operativa di una nave e nel breve termine questo dovrebbe comportare vantaggi per l'equipaggio, tanto che uno di coloro che hanno risposto all'indagine ha commentato: "Se correttamente utilizzate, le operazioni incentrate sui dati miglioreranno le funzioni degli attuali equipaggi".

Il maggiore vantaggio del trasporto marittimo intelligente è quello di consentire a questi sviluppi di lavorare assieme all'equipaggio per incrementare l'efficienza operativa.

Tuttavia, per qualsiasi nuova idea, l'uso di queste tecnologie – se dovessero essere utilizzate in modo efficiente – richiederà un cambiamento di mentalità mediante l'organizzazione.

Abbiamo chiesto a Karen Waltham, consulente per il personale alla Spinnaker Global, un'organizzazione che lavora a livello globale con i datori di lavoro del settore marittimo.

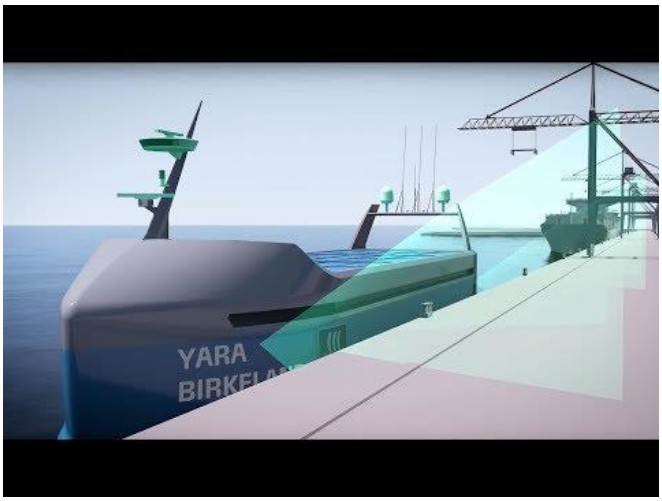
Commenta la consulente: " Il tasso di cambiamento nel mondo in genere si sta incrementando.

Mi domando se il settore sia davvero pronto al cambiamento, senza considerare il ritmo di cambiamento cui stiamo assistendo.

Anche se qualcuno sembra stare supportando e persino battendosi per il cambiamento, ci sono ancora timori e resistenze in molti ambienti.

Come settore abbiamo bisogno di pensare fuori dagli schemi.

È ora diffusamente accettato il fatto che abbiamo oltre 20 anni di ritardo riguardo alla gestione del personale che deve occuparsi di tutto quanto per ciò che attiene l'attrazione, le prestazioni, lo sviluppo e il mantenimento della gente.



A tale proposito, possiamo imparare tanto dagli altri settori.

Anche se siamo unici e diversi come settore, siamo anche gli stessi di ogni altra attività sotto molti aspetti.

Questo richiederà investimenti concreti ed attenzione a livello di consigli di amministrazione al fine di agevolare, adottare sul serio e supportare i cambiamenti culturali che saranno richiesti per trarre vantaggio da questo mondo che sta cambiando".

Anche se i vantaggi apportati dalle nuove tecnologie sono chiari, gli armatori avranno bisogno di valutare se i propri equipaggi sono pronti ad utilizzare gli strumenti disponibili.

Il 31% di quelli sottoposti ad indagine ritengono che le competenze ed abilità degli equipaggi non sono per nulla pronte al trasporto marittimo intelligente e solo il 15% ritiene che gli equipaggi siano preparati.

Di conseguenza, gli armatori devono far fronte ad una lacuna di conoscenze fra la tecnologia disponibile e la capacità degli equipaggi di utilizzare quelle tecnologie.

Anche se l'esperienza dei marittimi è innegabile, l'uso della tecnologia unitamente all'esperienza sarà importante al fine di far sì che le navi viaggino ad un livello ottimale.

Occorrerà pertanto che gli armatori riflettano sulle esigenze di formazione dei loro equipaggi allo scopo di trarre vantaggio degli sviluppi in materia di trasporto marittimo intelligente.

Oltre a ciò, ci sarà anche la necessità di assumere specialisti di informatica che siano in grado di addestrare il personale, adoperare la nuova tecnologia ed essere a disposizione quando le cose vanno male.

Cambiare le mansioni nelle navi intelligenti ed autonome

La sensazione fra le imprese contattate per l'indagine è che il trasporto marittimo intelligente non sarà destinato a ridurre le dimensioni degli equipaggi.

Invece esiste la probabilità che ci sia uno spostamento del controllo dal marittimo esperto al tecnico informatico a terra.

Questo spostamento fondamentale solleva difficili interrogativi in ordine a come proteggere la forza-lavoro esistente, come delineare le future mansioni e come gestire le difficili problematiche relative alla sicurezza personale che sorgono da queste nuove dinamiche.

Dal momento che un numero sempre maggiore di funzioni operative vengono espletate a terra mediante sistemi tecnologici, che cosa vorrà dire questo per le mansioni del comandante ed i membri dell'equipaggio qualificati?

Assisteremo ad una perdita di preziose conoscenze, ad un "livellamento verso il basso" delle mansioni dal momento che le essenziali funzioni dell'analisi e del processo decisionale vengono assunte dalla tecnologia?

Molti ritengono che nessuna tecnologia possa sostituire l'istintiva conoscenza di un comandante esperto, per quanto l'esperienza derivante dalla ricerca e dai progressi in altri settori producono la prova che il processo decisionale computerizzato basato sui dati sia più efficace del processo decisionale umano.

Molto dipenderà dalla qualità dei sistemi.

Il rischio, naturalmente, risiede nel fatto che la tecnologia crei una nuova fonte di errori – tecnologica più che umana – e che la fiducia nelle tecnologie dipenderà in grande misura dalla minimizzazione di tali errori per soddisfare i soggetti interessati fra cui i regolatori del settore marittimo.

È chiaro che la struttura normativa necessaria per regolare in modo appropriato le nuove tecnologie, fra cui il trasporto marittimo autonomo, ha ancora molta strada da fare e che sarà necessario molto lavoro in quest'area in collaborazione con il settore prima che possano esser attuati radicali cambiamenti agli accordi inerenti gli equipaggi.

Scomparsa totale dell'equipaggio?

Rispetto al trasporto marittimo intelligente, c'è la inevitabile sensazione che quando le navi autonome arriveranno sui mari, ci si attenderanno riduzioni dell'equipaggio e perdite di posti di lavoro.

Con il 78% dei sottoposti ad indagine che hanno indicato che ci sarebbero state riduzioni degli equipaggi e perdite di posti di lavoro in conseguenza dell'automazione, occorre che gli armatori ne siano consapevoli e si preparino ad affrontare la questione degli esuberi.

Gli armatori dovrebbero assicurare di avere compreso gli obblighi di legge che potrebbero comportare la consultazione ed i negoziati con gli equipaggi ed i sindacati che li rappresentano.

Può sembrare inevitabile che nella rivoluzione autonoma le tradizionali mansioni dei marittimi possano divenire superflue.

Tuttavia, molti ritengono che l'automazione condurrà ad una trasformazione più che ad una eliminazione dei posti di lavoro, non da ultimo a causa del desiderio di tenersi stretta un po' di quell'esperienza.

Le mansioni a terra di buona qualità dovrebbero incrementarsi in modo significativo e, almeno nei primi giorni della tecnologia, trarre vantaggio dagli equipaggi esperti e competenti che abbiano cognizione degli orari effettivi trascorsi a bordo di una nave.

La riqualificazione dell'equipaggio per queste mansioni a terra sarà fondamentale per conservare le conoscenze ed evitare i costi inerenti agli esuberi.

Se, come ci si aspetta, il cambiamento dovesse avvenire gradualmente, allora il settore avrebbe l'opportunità di reagire positivamente a tale situazione vedendola come un'opportunità piuttosto che come un rischio.

Tuttavia, è probabile che in realtà le competenze per le nuove mansioni tecnologiche saranno assai diverse da quelle del membro di equipaggio medio.

Il 50% degli interpellati ritiene che gli attuali equipaggi manchino dell'esperienza o delle competenze per supportare o fungere quali operatori con base a terra.

Resta perciò da vedere se il settore è in grado di gestire efficacemente la transizione.

Dal lato positivo, l'incremento delle mansioni da svolgere a terra potrebbe essere allettante per un intero nuovo tipo di singolo e finora non sfruttato mercato di talenti.

In particolare, le mansioni di qualità basate a terra probabilmente saranno più attraenti per le donne, un gruppo attualmente assai sottorappresentato nel settore.

Commenta Karen Waltham: "Con l'aumento dell'attenzione alla diversità a livello globale ed unitamente all'incremento della concorrenza da parte degli altri settori, occorre assicurarci di massimizzare il potenziale di tutto il talento disponibile.

Come risulta dalla nostra "*Indagine sui Salari 2017*" della Maritime HR Association, condotta interpellando approssimativamente 100 gestori di navi, armatori e società di brokeraggio marittimo, sappiamo che le donne costituiscono solo il 34% della forza-lavoro marittima e che quelle mansioni tendono a concentrarsi sui ruoli amministrativi e di supporto.

I datori di lavoro marittimi hanno una reale opportunità di trarre vantaggio dai cambiamenti in atto per attirare e trattenere un numero maggiore di donne capaci nell'ambito di una serie di mansioni assai diverse".

Occorrerà che gli armatori prendano in considerazione dove basare le proprie operazioni a terra ed una grossa parte di quella decisione dovrà includere dove essi troveranno le persone dotate delle competenza appropriate.

I posti in cui il settore può reperire le capacità tecnologiche potrebbero essere assai diversi dalle attuali fonti di reperimento degli equipaggi.

Di conseguenza, anche se potrebbe esserci un risparmio sui costi derivante dalle riduzioni del quantitativo di personale necessario, non c'è via di scampo rispetto all'esigenza di avere lavoratori altamente qualificati ed il costo di tali lavoratori potrebbe essere senz'altro più alto rispetto a quello del salario di un equipaggio tradizionale.

Con l'aumento del numero dei lavoratori a terra arriva anche un aumento degli obblighi inerenti alla normativa sul lavoro.

I dipendenti di terra trarranno vantaggio da un accesso più semplice ai tribunali delle giurisdizioni in cui lavorano e potrebbero avere accesso ai diritti minimi relativi alle paghe ed alla protezione contro i licenziamenti a cui in precedenza non erano in grado di accedere.

Il futuro della tecnologia

In conclusione le tecnologie disponibili oggi apportano enormi vantaggi a tutti i settori e quello del trasporto marittimo non fa eccezione.

Ignorare questi cambiamenti comporterebbe che il settore marittimo verrebbe lasciato indietro.

Anche se il settore dello shipping è ancora molto incerto circa i cambiamenti che risulteranno da queste tecnologie, specialmente in ordine alle modifiche regolamentari e normative, è chiaro che occorrerà sottoporre a revisione la forza-lavoro.

I cambiamenti relativi alla forza-lavoro presenteranno difficoltà ed opportunità per gli armatori ma una revisione preliminare delle esigenze future effettuata adesso contribuirà a pilotare i cambiamenti tecnologici nel prossimo futuro.

(da: hellenicshippingnews.com/clydeco.com, 14 marzo 2018)

REEFER

ACCORDO FRA CARRIER E SINGAMAS PER I REEFER

Da un po' di tempo la Singamas ha in costruzione una nuova fabbrica per la produzione di reefer a Qingdao e ci si aspetta che la sperimentazione della produzione cominci nella prima parte del 2018 secondo l'ultimo rapporto.

In occasione della conferenza "*Intermodal Asia Conference and Exhibition*" svoltasi a Shanghai questa settimana la Carrier Transicold e la Singamas hanno annunciato una nuova offerta denominata "PrimeLINE ONE".

"Il contenitore PrimeLINE ONE assicura i vantaggi del migliore sistema di refrigerazione dei container in vendita nel settore ma assemblato sul luogo nel corso di un processo di assemblaggio snello" afferma la Carrier.

Con il nuovo processo i componenti del sistema di refrigerazione della Carrier "vengono assemblati in contenitori Singamas personalizzati in una nuova fabbrica della Carrier Transicold situata nei pressi della nuova struttura per la produzione di contenitori refrigerati della Singamas a Qingdao in Cina".

"Con la sua progettazione tutto compreso, il contenitore refrigerato PrimeLINE ONE costituisce il risultato di un processo di assemblaggio snello, in grado di assicurare tempi di esecuzione ottimizzati e basati sulla ubicazione" afferma Willy Yeo, direttore marketing della Refrigerazione Contenitori Globale alla Carrier Transicold.

"In ultima analisi, il nostro obiettivo con questa introduzione è quello di fornire ai clienti un ampliamento delle opzioni per la migliore soluzione di container refrigerato a seconda delle loro esigenze e preferenze".

Andy Chan, direttore esecutivo e responsabile operativo della Singamas Container Holdings Ltd., ha detto che "il programma PrimeLINE ONE è stato una grande opportunità per la Singamas di combinare la nostra progettazione di contenitori e la nostra professionalità produttiva con l'esperienza della Carrier Transicold nella tecnica dei sistemi di refrigerazione containerizzati.

Il container PrimeLINE ONE che ne risulta uniforma le nostre procedure produttive per ottenere un approccio diverso al fine di realizzare un contenitore completamente refrigerato".

Con il PrimeLINE ONE la Carrier Transicold e la Singamas stanno cercando di contrastare l'offerta di "reefer integrato" della Maersk Container Industry.

La MCI da tempo afferma che uno dei propri vantaggi consiste nella sua progettazione integrata, nella quale il container è progettato specificamente per le macchine refrigeranti Star Cool.

(da: worldcargonews.com, 19 marzo 2018)

IN CALENDARIO

▪ 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.