

Notiziario

15 Luglio 2017

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXV
Numero del 15 luglio 2017

PORTI

IL PORTO DI SHANGHAI CARENTE DI METE AMBIZIOSE NONOSTANTE GLI ENORMI
VOLUMI DI CARICHI Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

IL NUOVO CANALE DI PANAMA FA AUMENTARE LE DIMENSIONI DELLE NAVI " 7

TRASPORTO FERROVIARIO

PER LA COMMISSARIA EUROPEA BULC LO ERTMS DECOLLA "TROPPO LENTAMENTE" " 10

TRASPORTO STRADALE

LA COMMISSIONE EUROPEA AFFRONTA LA QUESTIONE DELLA REGOLAMENTAZIONE DELL'EFFICIENZA
DEL CARBURANTE PER I CAMION ALLA LUCE DELLA CRESCITA DELL'AUTOTRASPORTO " 15

INDUSTRIA

IL TT CLUB PER IL PONTE CONTINENTALE " 18

LOGISTICA

SVELATA UNA NUOVA ONDATA DI TECNOLOGIA PER IL TRASPORTO MERCI " 20

LEGISLAZIONE

MASSA LORDA VERIFICATA ED ALTRO: INIZIATIVE PER MIGLIORARE
GLI STANDARD DEI CONTENITORI " 22

STUDI E RICERCHE

I CARICATORI RIVENDICANO MAGGIORI POSSIBILITÀ DI SCELTA RISPETTO AI PORTI
PRESSO I QUALI IL LORO VETTORE FA SCALO " 26

REEFER

LA MAERSK METTE A DISPOSIZIONE DEI CARICATORI IL SISTEMA PER LA GESTIONE
A DISTANZA DEI CONTENITORI " 30

SICUREZZA E PROTEZIONE

IL SETTORE DEL TRASPORTO MERCI "INADEGUATO" CONTRO GLI ATTACCHI INFORMATICI Pag. 32

IN CALENDARIO " 35

15 luglio 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

IL PORTO DI SHANGHAI CARENTE DI METE AMBIZIOSE NONOSTANTE GLI ENORMI VOLUMI DI CARICHI

Due decenni fa, l'ambizioso obiettivo di Shanghai era quello di trasformarsi in una metropoli internazionale con centri finanziari e di trasporti marittimi di classe mondiale alla pari con Hong Kong.

La città più sviluppata della Cina continentale, sfruttando al meglio i fiorenti traffici fra il paese e le economie estere, aveva immaginato di creare un porto molto attivo ed una porta d'accesso per le attività globali avendo sborsato miliardi di dollari per realizzare ormeggi, approfondire i fiumi ed incrementare la capacità di movimentazione.

Fino adesso, l'impegno profuso sembra essere stato ripagato.

Il porto di Shanghai è diventato il più attivo porto containerizzato del mondo in termini di volumi, avendo movimentato 37,1 milioni di unità equivalenti a 20 piedi (TEU) nel 2016, un risicato aumento dell'1,6% rispetto all'anno precedente.

Ma è bastato per far sì che Shanghai conservasse il titolo di porto containerizzato n° 1 al mondo per il settimo anno consecutivo.

Appoggiandosi al delta del fiume Yangtze, la regione più abbiente del continente nonché casa di migliaia di imprese orientate alle esportazioni, il porto di Shanghai ha assistito ad una forte crescita dei carichi dal momento che gli abiti, le borse di cuoio e le apparecchiature elettriche realizzati in Cina sono stati accaparrati dagli acquirenti esteri nel corso degli ultimi due decenni.

In confronto, il risultato produttivo del porto di Hong Kong l'anno scorso ha raggiunto i 19,6 milioni di TEU, il 47% in meno rispetto alla sua controparte di Shanghai.

"Il porto di Shanghai è il massimo beneficiario del boom dei traffici e della potenza economica della Cina ed i suoi maggiori volumi containerizzati a livello mondiale sono la prova della rapida crescita economica della regione" afferma Lu Ming, agente presso la Ocean Shipping Agency.

"Tuttavia, Shanghai non si è ancora affermato come hub dello shipping internazionale".

Nel 2016, solamente il 7,2% dei carichi movimentati attraverso il porto di Shanghai rientravano nella categoria del trasbordo internazionale, cioè quelli che vengono inoltrati alla volta di altri porti in Asia.

A Hong Kong e Singapore, i più affermati centri di trasporto marittimo in Asia, i trasbordi internazionali rappresentano più del 50% dei loro risultati produttivi containerizzati complessivi.

Ad agosto 2016 il Comune di Shanghai ha pubblicato un progetto finalizzato



allo sviluppo economico della città nel quale si fissa l'obiettivo del 15% di trasbordi internazionali entro il 2040.

I responsabili del settore marittimo affermano che l'efficienza nel carico e scarico delle merci presso il porto di

Shanghai è migliorato nel corso degli ultimi due decenni.

Essi peraltro hanno esercitato azioni di lobby presso le autorità locali allo scopo di ridurre ulteriormente la burocrazia nelle procedure doganali e di vigilare al fine di dare impulso al flusso dei carichi ed alla lavorazione delle merci a Shanghai nel contesto dell'ambizioso obiettivo di realizzare un libero mercato a somiglianza di Hong Kong che possa essere sfruttato dalle attività a livello mondiale.

Nel 2013, Shanghai ha varato la prima zona franca del continente, che comprende parte del porto ad acque profonde di Yangshan, quale modo per rafforzare il proprio impegno finalizzato a diventare un centro finanziario e marittimo globale.

Il governo cittadino ha costantemente promosso i propri progressi nello snellire le procedure doganali, riducendo il tempo occorrente ai vettori ed ai proprietari della merce per completare la propria documentazione.

Tuttavia, due funzionari di alto grado di caricatori internazionali hanno affermato che il sistema di sdoganamento della città è ancora indietro rispetto a quelli di Singapore e Hong Kong.

Ad esempio, gli esportatori cinesi devono intraprendere procedure diverse imposte dalle autorità per l'ispezione delle derrate, la quarantena degli animali

e delle piante e lo sdoganamento prima di ricevere l'approvazione a spedire le proprie merci all'estero.

Osservatori del settore sostengono che la riduzione della burocrazia doganale potrebbe effettivamente migliorare i servizi logistici che a loro volta farebbero accelerare il flusso dei carichi.

Ciò a sua volta incoraggerebbe il trasporto globale e le attività produttive ad incrementare i propri investimenti a Shanghai.

Ioana Kraft, direttrice generale dell'ufficio di Shanghai della Camera di Commercio dell'Unione Europea ha detto recentemente che le riforme correlate allo sviluppo portuale, ed in particolare l'allentamento della vigilanza doganale, erano state previste dalle imprese europee operative a Shanghai, cosa che potrebbe a sua volta incoraggiare altre società commerciali a fare affari con la capitale commerciale della Cina continentale.

"Il governo di Shanghai, pienamente consapevole dell'importanza di realizzare sia hardware che software, si è impegnata per attirare navi da tutto il mondo affinché scalassero il porto di Shanghai" afferma Xiao Yingjie, presidente del Merchant Marine College presso l'Università Marittima di Shanghai.

"L'attenzione si concentra su come alleviare la congestione portuale ed evitare stalli nei traffici".

Xiao, consulente del governo locale, minimizza i timori di rivalità fra Shanghai e gli altri porti lungo il delta del Fiume Yangtze, come Ningbo nella provincia di Zhejiang.

"La concorrenza non è inevitabile" afferma, spiegando che i porti potrebbero concentrarsi su diversi segmenti di mercato.

"Nei suoi sforzi per realizzare un porto di classe mondiale, Shanghai può attirare non solo vettori containerizzati, ma anche operatori crocieristici facendo affidamento sul mercato turistico del paese in forte espansione".

Un funzionario dell'autorità portuale di Shanghai, che ha chiesto di non essere identificato, ha dichiarato che la città ha un sacco da imparare da Hong Kong in termini di pianificazione, gestione e servizi malgrado il fatto che due decenni di costruzioni ed operazioni l'abbiano vista superare la regione amministrativa speciale in termini di volumi.

All'inizio degli anni '90, la Hutchison Holdings Group, una partecipata del conglomerato Hutchison Whampoa del miliardario Li Ka-shing, aveva costituito un partenariato con il gruppo portuale appartenente al governo di Shanghai per diventare il primo operatore di moderni terminal container in città.

“Sono pessimista sul fatto che Shanghai possa mai diventare un vero centro marittimo globale” afferma Xiong Hao, assistente direttore generale della Shanghai Jump International Shipping.

“I produttori locali avvertono la crisi dovuta al rallentamento delle esportazioni ed il morale delle imprese sembra essere basso”.

L'anno scorso le esportazioni ed importazioni attraverso il porto di Shanghai sono state valutate in 6.900 miliardi di yuan (1.000 miliardi di dollari USA), con un aumento di appena l'1,5% rispetto al 2015.

(da: portfinanceinternational.com, 6 giugno 2017)

TRASPORTO MARITTIMO

IL NUOVO CANALE DI PANAMA FA AUMENTARE LE DIMENSIONI DELLE NAVI

La ACP (Autorità del Canale di Panama) ha celebrato la settimana scorsa il primo anniversario dell'ampliamento del Canale di Panama, cogliendo l'opportunità per mostrare alcune statistiche relative al primo anno di operazioni.

Più interessante di tutto è stata la media di 5,9 transiti navali giornalieri (dei quali le portacontainer hanno rappresentato il 51% circa) ben al di sopra delle originali previsioni nell'ordine dei due/tre transiti attesi per il primo anno.

La rapida adozione del canale allargato da parte delle linee di navigazione containerizzate era attesa, dato che il progetto da 5 miliardi di dollari USA le ha messe in grado di aumentare le dimensioni delle navi da un massimo di circa 5.000 TEU ad una cifra non lontana dai 14.000 TEU.

Ciò ha consentito ai vettori di utilizzare più navi da altre direttrici in cui c'era eccesso di tonnellaggio.

La Drewry ha previsto che il potenziamento delle navi sarebbe stato graduale dal momento che la domanda era insufficiente, così come a causa delle limitazioni fisiche presso i porti della Costa Orientale degli Stati Uniti, allo scopo di consentire a tutti i servizi di impiegare immediatamente la massima dimensione navale disponibile.

Nondimeno, il potenziamento delle dimensioni delle navi utilizzate nei traffici dall'Asia alla Costa Orientale del Nord America via Panama (il traffico più comune che usa il canale) è stato spettacolare, essendo aumentato di quasi il 60% da maggio 2016 da 4.900 a circa 7.800 TEU a giugno 2017.

Ora che l'innalzamento del Ponte Bayonne a New York è stato completato i vettori hanno l'opportunità di aggiungere un numero ancora maggiore di navi più grandi.

I servizi settimanali Asia-Costa Orientale del Nord America via Panama non avevano incrementato il proprio numero prima dell'ampliamento dato che i caricatori erano in grado di utilizzare 14 circuiti diversi.

Al fine di alleviare il potenziamento delle navi in quei servizi i vettori hanno invece dovuto ridurre il numero dei servizi instradati via Canale di Suez da nove circuiti a maggio dell'anno scorso a cinque a giugno di quest'anno.

L'espansione del Canale di Panama ha riaperto il dirottamento dalla Costa Occidentale per i carichi delle esportazioni asiatiche, che avevano fatto marcia indietro nella prima metà del 2016.

Secondo le statistiche di Piers, quello slancio si è trascinato nel 2017 dato l'aumento dei volumi dall'Asia alla Costa Orientale degli Stati Uniti del 6% dopo cinque mesi sino a 1,8 milioni di TEU.

Le spedizioni dall'Asia alla costa del Golfo del Messico si sono impennate del 34% sino a poco meno di 200.000 TEU.

I volumi dall'Asia alla Costa Occidentale degli Stati Uniti sono saliti meno bruscamente (2,5%) ma questo traffico resta ancora la porta d'accesso dominante con circa 4 milioni di TEU.



Il ritmo di crescita visto finora nel 2017 indica che questo sarà un altro anno propizio per i traffici containerizzati dall'Asia alla Costa Orientale del Nord America e che molto probabilmente essi oltrepasseranno lo spunto annuale del 4,8%.

Se si includono i volumi diretti in Canada e Messico – per i quali si hanno dati solamente per i primi quattro mesi – la media mensile delle spedizioni dall'Asia alla Costa Orientale del Nord America nel corso degli ultimi 12 mesi si è attestata a 443.000 TEU ad aprile, qualcosa come il 7,3% in più rispetto allo stesso mese dell'anno scorso.

Il problema per i vettori attivi dall'Asia alla Costa Orientale del Nord America consiste nel fatto che assai raramente le spedizioni ricadono nella categoria media.

La grumosità dei volumi da un mese all'altro in questo traffico richiede una abile gestione della capacità mediante partenze a vuoto per evitare che i fattori di carico balzino sino ad un livello che possa ridurre il loro potere di stabilire i prezzi.

Ciò dimostra che un bel po' di capacità è stato limato con questo metodo nel periodo che va da agosto ad aprile, ma fino a quel momento i traffici avevano operato praticamente a piena capacità (trascurando la lenta navigazione).

Sembrerebbe che i vettori abbiano voluto mettere in mostra le loro nuove reti in tutta la loro magnificenza per l'inizio del lancio delle nuove alleanze, cosa che ha comportato un impatto negativo sui fattori di carico.

I vettori hanno avuto un'annata di varia natura finora a questo riguardo e l'utilizzazione stimata per i viaggi di sola andata spazia da oltre il 100% a gennaio (quando sono state contate 11 partenze a vuoto) sino ad un minimo dell'80% a marzo (4 partenze a vuoto).

Malgrado il miglioramento dell'indice dell'utilizzazione navale stimata per i traffici dall'Asia alla Costa Orientale del Nord America ad aprile, quando essa aveva guadagnato nove punti salendo all'89%, i vettori continuano a subire le conseguenze derivanti dalle tariffe di nolo più basse nel mercato a pronti.

(da: porttechnology.org, 3 luglio 2017)

TRASPORTO FERROVIARIO

PER LA COMMISSARIA EUROPEA BULC LO ERTMS DECOLLA "TROPPO LENTAMENTE"

Il varo dello ERTMS (European Rail Traffic Management System), il sistema di gestione dei traffici ferroviari europei, è stato "troppo lento" ed occorrono iniziative al fine di assicurare che gli obiettivi vengano raggiunti, afferma Violeta Bulc, commissaria ai trasporti dell'Unione Europea.

La commissaria, in occasione della conferenza ferroviaria di chiusura SERA, ha dichiarato che quale "pietra miliare" della digitalizzazione del settore ferroviario lo ERTMS è essenziale ai fini della realizzazione di una zona ferroviaria europea unica e sicura ma è stata critica circa i progressi compiuti finora.

"Lo ERTMS è stato troppo lento: 4.100 km ovvero meno del 2% della rete ferroviaria dell'Unione Europea ne erano stati equipaggiati alla fine del 2016; dobbiamo accelerarne l'impiego per raggiungere l'obiettivo del Piano Europeo d'Impiego in relazione allo ERTMS" ha dichiarato ai soggetti interessati a Bruxelles.

La Bulc si rivolgeva all'uditorio dell'ultima delle cinque conferenze sulla Zona Unica Ferroviaria Europea dedicate alla messa in atto del pilastro tecnico del 4° Pacchetto Ferroviario dell'Unione Europea, che è finalizzato alla realizzazione di regole uguali per tutti per gli operatori ferroviari in tutta Europa e per stimolare una maggiore concorrenza.

Rete ferroviaria interoperabile

La commissaria ha accolto favorevolmente la nuova bozza del Piano di Azione dell'ERTMS, basato sull'impiego di un'infrastruttura interoperabile e conforme, sull'intrapresa di azioni per garantire Unità a Bordo standardizzate, sull'induzione dell'efficienza nei processi di collaudo e verifica e nell'assicurazione di supporto finanziario mirato.

"La consultazione pubblica sarà aperta fino ad ottobre: vi invito a partecipare attivamente.

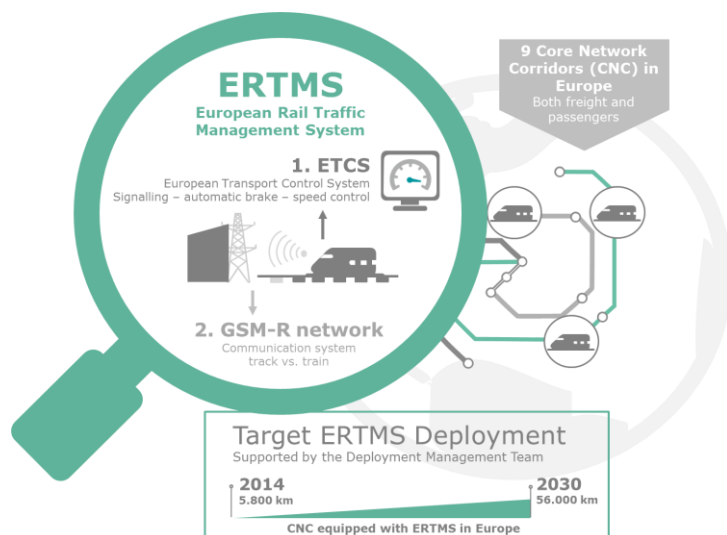
Vorrei lavorare con voi in modo costruttivo per garantire la realizzazione dello ERTMS e di una rete ferroviaria veramente interoperabile" ha detto la Bulc.

La commissaria si è servita della conferenza per concentrarsi su una pletora di questioni di trasporto merci ferroviario, fra cui l'effetto sull'ambiente, le reti di trasporto merci TEN-T, la tecnologia, le tratte ferroviarie trans-Asia/Europa e la cooperazione: "La mia visione della ferrovia è che essa diventa la spina dorsale di una unione trasportistica decarbonizzata, sostenibile, integrata e multimodale allo scopo di servire le esigenze della gente e delle imprese" ha aggiunto.

"Disponibilità dei soggetti interessati"

Il filo comune emerso dalle conferenze SERA è stata la "disponibilità di tutti i soggetti interessati a lavorare assieme" per assicurare la sua tempestiva realizzazione.

La Bulc ha indicato il Rail Baltica a titolo di esempio di che cosa si possa conseguire nell'ambito della rete ferroviaria con una chiara visione, una buona pianificazione e la cooperazione.



"Il Rail Baltica è uno dei progetti di punta relativi ai corridoi che collegano Lituania, Lettonia ed Estonia alla rete ferroviaria europea" ha affermato.

"Esso realizza una nuova piattaforma di trasporto ed un corridoio logistico che daranno

impulso alle economie locali, consentiranno sinergie mediante un modello congiunto di attuazione e supporteranno nuovi posti di lavoro e la crescita.

Questo progetto è una storia di successo perché porta a collaborare anche imprese che tradizionalmente vengono viste come concorrenti nell'ambito del settore ferroviario".

"Queste modalità non dormono"

Questo tipo di alleanza è "indispensabile" poiché le ferrovie sono un settore "di rete" e sono in acerrima concorrenza con altre modalità di trasporto: strada, aviazione, idrovie interne ed autostrade del mare.

"Queste modalità non dormono" ha aggiunto.

La commissaria Bulc sostiene che la ferrovia abbia un ruolo decisivo in quattro aree particolari: l'ambiente, l'economia, la società e la gente, e la digitalizzazione.

Guardando all'ambiente, ha detto che la ferrovia deve diventare "una parte più grande del puzzle dei trasporti" se si vuole che venga onorato l'impegno dell'Unione Europea di ridurre del 60% le emissioni di carbonio derivanti dal trasporto entro il 2050.

Riguardo all'economia, ha sottolineato come la quota modale del trasporto merci ferroviario nel trasporto merci terrestri sia rimasta bloccata al di sotto del 20% negli ultimi 10 anni, ma ha aggiunto: "Nondimeno essa presenta un forte componente europeo ed internazionale dal momento che il 50% dei traffici di merci è transfrontaliero.

C'è spazio per migliorare".

"Semplificazione"

Il 4° Pacchetto Ferroviario è stato descritto come "estremamente importante dal momento che ha apportato la tanto necessaria semplificazione", ma l'approvazione dell'anno scorso è stato "solo l'inizio": "Ora dobbiamo continuare a lavorare sodo al fine di assicurarne la tempestiva e debita attuazione; per questo tutti i soggetti interessati devono salire a bordo" ha dichiarato la Bulc.

Le meta è quella dell'eliminazione di oltre 11.000 regole nazionali "superflue", sviluppando una nuova cultura della sicurezza che tenga conto dei fattori umani, nonché procedure più svelte, più convenienti e migliori per le autorizzazioni relative ai veicoli e le certificazioni inerenti alla sicurezza delle imprese ferroviarie.

La Bulc ha altresì attribuito "grande importanza" alla epocale Dichiarazione di Rotterdam del 2016 che ha sottolineato l'importanza della istituzione dei corridoi della Rete Europea TEN-T e dell'ampliamento del loro raggio d'azione per tener conto della sostenibilità e della digitalizzazione.

"Abbiamo bisogno di mantenere ed accrescere lo slancio dinamico cui abbiamo assistito l'anno scorso" afferma la Bulc.

"La rivitalizzazione del trasporto merci ferroviario e dello spostamento modale può verificarsi se la qualità e l'affidabilità dei servizi offerti aumentano bruscamente".

"Lungo ritardo"

Il progetto in ordine alla condivisione delle informazioni sulla localizzazione dei treni ed il Tempo di Arrivo Stimato è, ha aggiunto, "importante ed in forte ritardo" ma anche necessario per attirare nuove attività nel settore: "Occorre iniziare a pensare a soluzioni integrate per i clienti".

La digitalizzazione è un'altra area decisiva quanto ad importanza, essendo responsabile della creazione di "nuovi collegamenti fra modalità e settori di attività in precedenza separati": "È la base per la realizzazione di sistemi di trasporto intelligenti e multimodali e sarà anche al cuore del futuro sistema ferroviario" afferma la commissaria.

"Ci sono importanti opportunità offerte dal trasporto merci elettronico e da singole finestre logistiche ed il biglietto digitale incoraggerà la mobilità multimodale da porta a porta senza soluzioni di continuità: tutto quanto ha come obiettivo il miglioramento dell'efficienza e l'uso del tempo".

Progetti di trasporto merci ferroviario

La conferenza è stata altresì caratterizzata da presentazioni da parte di importanti figure delle ferrovie e dei trasporti, fra cui Karel Vinck, coordinatore europeo dell'ERTMS, Alberto Mazzola, vice presidente anziano delle Ferrovie dello Stato Italiane, Mark Frequin, ministro dei trasporti olandese e Gavin Dunnet, direttore della mobilità alla Banca Europe degli Investimenti.

La banca è uno dei co-sviluppatori del Piano di Investimenti per l'Europa, che assicura il finanziamento di diversi progetti di trasporto merci ferroviario.

Guardando avanti, la commissaria Bulc ha dichiarato che è essenziale per il settore ferroviario europeo competere a livello internazionale e che, anche se l'Unione Europea è aperta alla condivisione di standard tecnici con soggetti come India ed Indonesia, c'è anche l'esigenza di un "accesso più paritario al mercato" nelle discussioni dell'Unione Europea con il Giappone e la Cina.

Una Cintura Una Via

"Infatti, la Cina è stata al centro dell'attenzione dal momento che essa promuove la propria iniziativa denominata Una Cintura Una Via" afferma la Bulc.

"La proposta della Cina è ambiziosa e si batte per sviluppare infrastrutture e traffici con i paesi lungo questa tratta.

Nel contesto della Piattaforma di Connettività Unione Europea-Cina, io sostengo l'estensione dei corridoi TEN-T ai vicini dell'Unione Europea".

Ciò rappresenta, a suo dire, un "importante potenziale" per le imprese europee e ha aggiunto: "Stiamo inoltre lavorando con i nostri vicini di casa ed un esempio è quello dell'estensione della rete TEN-T, che ora va dall'Atlantico alle coste del Mar Caspio".

Ribadendo il proprio supporto al settore ferroviario, la commissaria Bulc conclude: "Io comprendo il suo valore e vedo un enorme potenziale per il futuro: però dobbiamo occuparcene, lavorare assieme per affrontare le

difficoltà sociali e le tendenze del mercato ed evidenziare il contributo che la ferrovia dà e potrebbe dare in futuro”.

Maggiori informazioni in ordine alla serie di conferenze SERA sono disponibili consultando il sito web della Commissione Europea.

(da: railfreight.com, 26 giugno 2017)

TRASPORTO STRADALE

LA COMMISSIONE EUROPEA AFFRONTA LA QUESTIONE DELLA REGOLAMENTAZIONE DELL'EFFICIENZA DEL CARBURANTE PER I CAMION ALLA LUCE DELLA CRESCITA DELL'AUTOTRASPORTO

In occasione di una tavola rotonda sul "*Futuro del Trasporto Merci su Strada*" svoltasi il 3 luglio, è stato detto che l'Europa è rimasta indietro rispetto alle principali economie mondiali in ordine alla regolamentazione degli standard di efficienza del carburante per il settore dell'autotrasporto in rapida crescita e che la Commissione si accinge ad affrontare la questione con proposte di legge.

Nel corso della tavola rotonda, organizzata dai Friends of Europe, un gruppo di esperti con sede a Bruxelles, si è sentito dire che i camion sono spesso "l'argomento trascurato" nelle discussioni sul consumo dei carburanti fossili e sulle emissioni correlate al trasporto.

"I camion sono il settore dalla crescita più rapida in termini di domanda di petrolio.

Con 17 milioni di barili al giorno, si tratta di un quinto della domanda globale di petrolio.

Ma c'è stata poca attenzione pubblica ed i provvedimenti politici adottati non sono bastati" afferma Fatih Birol, direttore esecutivo della IEA (International Energy Agency) che ha redatto il rapporto.

Birol aggiunge che una delle ragioni al riguardo consiste nel fatto che al mondo ci sono un miliardo di automobili rispetto ai soli 60 milioni di camion.

Peraltro, malgrado l'enorme disparità numerica, l'autotrasporto rappresenta il 35% delle emissioni di CO₂ correlate ai trasporti mentre le automobili ne sono responsabili per una percentuale di poco superiore (40%).

Inoltre, l'autotrasporto rappresenta quasi la metà del trasporto merci complessivo in Europa, indicazione che supporta l'importanza del settore per l'economia.

Birol spiega che Stati Uniti, Canada, Giappone e Cina dispongono già di standard relativi all'efficienza del carburante per i camion mentre l'Europa è ancora in ritardo.

A suo dire le tre questioni principali che occorre affrontare sono l'efficienza del carburante, il miglioramento della logistica dei traffici di trasporto merci e lo scambio di dati, nonché l'uso dei carburanti alternativi.

Maroš Šefčovič, vice presidente della Commissione e responsabile dell'Unione Energetica, afferma che il trasporto merci non è stato trascurato ma ammette che c'è la sensazione di dover "agire d'urgenza".

"Le nostre stime suggeriscono che il trasporto merci in Europa crescerà in modo significativo, vale a dire del 60%, nel periodo 2010-2050.

Pertanto siamo già in quella curva di crescita e le cifre rendono ovvio che dobbiamo intraprendere delle iniziative".

In ordine alla proposta di monitoraggio e rapporto delle emissioni di CO₂ e dei consumi di carburante dei veicoli pesanti a partire dal 2019 delineata nel pacchetto sulla mobilità della Commissione, Šefčovič afferma che l'esecutivo dell'Unione Europea punta a proporre "una nuova normativa sugli standard di efficienza del carburante dei veicoli pesanti all'inizio del 2018".



"Sarà la prima normativa di sempre dell'Unione Europea specificamente dedicata alle emissioni dei veicoli pesanti" spiega il commissario, aggiungendo che la proposta della Commissione non sarebbe un semplice copia-incolla di regole già in vigore negli Stati Uniti, in Cina ed in Giappone.

"Esse si baseranno su una consistente valutazione dell'impatto.

Vorremmo far sì di proporre la soluzione più adatta all'Unione Europea" afferma Šefčovič.

Passando alla questione della logistica, il commissario afferma: "Tutti noi concordiamo sul fatto che occorrono un sistema più efficiente, digitalizzazione, grandi dati, automazione, guida senza autista, veicoli a basse emissioni, intelligenza artificiale, internet delle cose.

Tutte queste cose sono potenziali elementi rivoluzionari... Dobbiamo essere preparati a questa rivoluzione".

Tuttavia, Šefčovič avverte che non esiste alcuna panacea per quando si tratterà di eliminare il diesel ed incrementare l'uso dei carburanti alternativi.

“Abbiamo bisogno di una graduale trasformazione del sistema di trasporto.

Non c'è una soluzione unica per il carburante, nessuna soluzione ottimale.

Tutte le opzioni debbono essere perseguite.

Proporremo una revisione della direttiva sui veicoli puliti alla fine di quest'anno” dichiara Šefčovič.

Peraltro il commissario ha sottolineato l'importanza dei biocarburanti avanzati e del gas naturale, nonché la necessità di migliorare ed ampliare le infrastrutture per i carburanti alternativi.

“Stiamo lavorando ad una nuova iniziativa per accelerare il decollo delle infrastrutture per i carburanti alternativi in tutta Europa che farà parte del pacchetto sulla mobilità alla fine di quest'anno.

Ma non c'è un'unica soluzione magica.

C'è un'esigenza di coordinamento e cooperazione in molti settori e fra i molti soggetti interessati” conclude il commissario slovacco.

(da: euractive.com, 3 luglio 2017)

INDUSTRIA

IL TT CLUB PER IL PONTE CONTINENTALE

Il TT Club vorrebbe far sì che i propri membri che utilizzano il corridoio ferroviario Asia-Europa per i traffici containerizzati fossero adeguatamente protetti in ordine all'esposizione riguardo alla responsabilità.

Il TT Club ha abbozzato le condizioni commerciali da usare quando si movimentano merci per ferrovia fra Cina ed Europa.

Queste condizioni sono finalizzate ad offrire una struttura contrattuale allo scopo di soddisfare i requisiti dei traffici dalla crescita sempre maggiore che scaturiscono dall'iniziativa "Una Cintura, Una Via".

La lettera di vettura ferroviaria è un documento bilingue in inglese e cinese mandarino che riguarda tali requisiti relativi alla movimentazione delle merci fra i due continenti ed attraverso molteplici giurisdizioni, dove possono essere in vigore un certo numero di regimi giuridici.

I termini contrattuali (in inglese) sul retro della lettera di vettura ferroviaria regolano la responsabilità dell'operatore nel corso del viaggio, mentre una copia in cinese mandarino di queste condizioni è disponibile al fine di agevolarne la comprensione.



TT CLUB



"Questo lavoro è stato sviluppato in risposta alla specifica richiesta di uno dei nostri membri con sede a Hong

Kong che effettua estese operazioni nella Cina continentale ed è presente sul mercato attraverso i nostri esperti con sede a Shanghai, Hong Kong e Londra" afferma il direttore regionale per Asia e Pacifico Phillip Emmanuel.

Il TT Club da qualche tempo concentra la propria attenzione sul settore in crescita degli operatori di trasporto e logistica della regione dell'Asia e del Pacifico ed in particolare della Cina continentale.

Una delle varie iniziative che l'assicuratore ha intrapreso al fine di fornire un effettivo supporto a tale crescita è stata quella di pubblicare solide condizioni commerciali per i viaggi multimodali offerti dai propri membri.

"Il TT Club nel corso della sua storia quasi cinquantennale si è dedicato ad agevolare le movimentazioni containerizzate attraverso tutte le modalità" aggiunge Emmanuel.

"Siamo pertanto in buona posizione in ragione della nostra esperienza e copertura di rete per offrire prodotti assicurativi rilevanti ed un servizio ai fini della rapida espansione dei traffici Asia-Cina orientati alla ferrovia".

A seconda dei punti di origine/destinazione, il viaggio ferroviario di 9-12.000 km può richiedere fra 12 e 18 giorni; l'anno scorso in media hanno viaggiato trentacinque treni alla settimana trasportando oltre 150.000 TEU.

Le stime elaborate sulla base dell'attuale livello di investimento impegnato comporterebbero la movimentazione di circa 0,5 milioni di TEU su più di 5.000 treni in un periodo triennale.

È chiaro che i membri logistici e spedizionieri del TT Club si vedranno richiedere sempre di più una copertura multimodale

Il Club offre altresì una varietà di strumenti di consulenza per assistere gli operatori di trasporto.

Un esempio ne è l'Accordo sulle Case di Spedizione di Merci Internazionali sviluppato per supportare i membri asiatici nella stipulazione di contratti con i propri clienti.

L'accordo, offerto sia in inglese che in cinese mandarino, stabilisce i servizi da realizzare da parte dell'operatore, il regime di responsabilità in vigore e gli obblighi degli interessi della merce.

(da: worldcargonews.com, 4 luglio 2017)

LOGISTICA

SVELATA UNA NUOVA ONDATA DI TECNOLOGIA PER IL TRASPORTO MERCI

Una seconda serie di 10 ditte start-up di tecnologia per la logistica ha presentato una gamma di innovazioni "pronte all'uso" nell'ambito del programma di innovazione logistica Logistics Tech Accelerator.

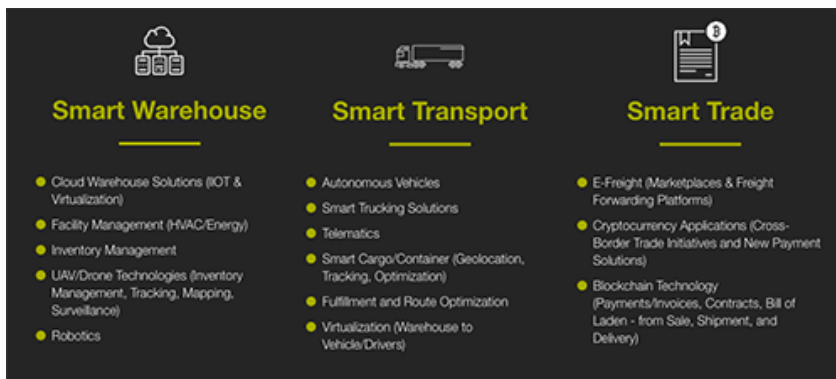
La Kaleido Logistics e la Rocket Space hanno lanciato il programma Logistics Tech Accelerator poco più di un anno fa al fine di collegare dirompenti start-up di tutto il mondo con ditte di trasporto merci orientate alla tecnologia allo scopo di alimentare la collaborazione nell'ambito del settore e generare una nuova ondata di innovazione logistica.

Fra le 10 imprese che hanno partecipato all'ultima dimostrazione vi sono: la IAM Robotics con sede a Pittsburgh, che realizza robot mobili autonomi per la movimentazione di materiali nella logistica e nella produzione; la Freightly con sede a Colonia, un sistema per la gestione del trasporto online nonché portale di prenotazioni per la

logistica; la Optibly con sede ad Amsterdam, una soluzione per l'ottimizzazione delle scorte completamente automatizzata; la OBUU con sede a Madrid, che fornisce un software avanzato per l'ottimizzazione del magazzino; la Getvu con sede a Bengaluru, che usa la tecnologia della Realtà Aumentata per snellire i processi della filiera distributiva; infine, la Undagrid con sede a Schiphol, che ottimizza processi logistici attraverso una rete autonoma di comunicazioni, sensori innovativi e la tecnologia di localizzazione.

Ai sensi del programma, le imprese start-up partecipanti sono state chiamate a ripensare la logistica ed a lavorare di pari passo ad un programma pilota per sviluppare soluzioni che possano essere portate nel mercato.

Nel corso dell'ultimo evento, ciascuna start-up ha presentato la propria offerta, mostrando i problemi specifici che stanno risolvendo con dimostrazioni



esclusive così come il cammino del futuro partenariato che esse hanno approntato con i collaboratori aziendali attraverso il programma acceleratore.

Xoán Martínez, amministratore delegato della Kaleido Logistics e fondatore del programma, afferma: "È assai stimolante vedere come le start-up stiano apportando tecnologie al mercato in collaborazione con le aziende, un grande assortimento di tecnologia, energia ed esperienza, con l'obiettivo comune di portare un pensiero pronto all'uso al settore logistico.

Ed è grande anche vedere come la cultura dell'innovazione sia condivisa dai colleghi, dai fondatori del programma Logistics Tech Accelerator alle start-up che sono entrate nel programma così come ai nostri partner aziendali Lufthansa Cargo, Ingram Micro, MAN Truck & Bus e Fiege".

Nel corso dell'ultimo evento, è stato presentato uno degli esiti aziendali di successo del primo gruppo di progetti.

In tale occasione, il socio start-up CargoSteps ed il partner aziendale Kaleido Logistics hanno dimostrato in che modo essi abbiano sviluppato congiuntamente il Freight Intelligence, uno strumento per il reperimento ed il rintracciamento del trasporto merci aereo destinato all'industria manifatturiera che dà alle imprese visibilità e controllo completi sulla filiera distributiva del trasporto merci aereo.

"L'obiettivo che sta dietro alla realizzazione del programma Logistics Tech Accelerator è quello di consentire alle straordinarie tecnologie che sono pronte per andare sul mercato di lavorare con i collaboratori aziendali allo scopo di dare il via ad una nuova era della logistica" aggiunge Martínez.

"L'ultimo evento mostra che aggregarsi al programma Logistics Tech Accelerator rappresenta una grande opportunità per esplorare e sperimentare con un gruppo assortito di leader del settore, aprendo la porta a nuove applicazioni della tecnologia ed a potenziali partner a lungo termine".

Le iscrizioni per l'aggregazione al programma di un terzo gruppo di imprese start-up sono ora aperte e si chiuderanno il 23 luglio prossimo.

Le start-up ed imprese interessate possono apprendere maggiori informazioni circa i titoli richiesti per la partecipazione al programma Logistics Tech Accelerator consultando il sito:

www.logisticstechaccelerator.com

(da: lloydsloadinglist.com, 29 giugno 2017)

LEGISLAZIONE

MASSA LORDA VERIFICATA ED ALTRO: INIZIATIVE PER MIGLIORARE GLI STANDARD DEI CONTENITORI

Nel 2011 l'IMO (International Maritime Organization) aveva approvato l'elaborazione in due anni dello "Sviluppo di provvedimenti per evitare la perdita di contenitori", in parte originante dalla relazione del progetto "Lashing@Sea".

La massa lorda verificata è stata solo uno dei risultati; di seguito si elencano gli altri.

La MARIN (Maritime Research Institute Netherlands) aveva riferito sul progetto "Lashing@Sea" in occasione della sottocommissione sulla sicurezza dell'IMO a settembre 2010 .

Fra le raccomandazioni del rapporto vi era la richiesta che i modelli progettuali e gli standard del fissaggio dei carichi venissero migliorati, avendo constatato che nella maggior parte dei casi i contenitori ed i loro blocchi d'angolo sono l'anello debole della catena.

Di conseguenza, l'IMO ha richiesto che l'ISO (International Organization for Standardization) rivedesse quegli standard.

ISO 1161:2016 (Serie 1 – Giunzioni d'angolo ed intermedie – Specifiche)

La revisione di questi standard comprende il valore del carico, i requisiti di forza, lo spessore interno della parete, le pareti cieche delle giunzioni angolari ed una nuova clausola con allegato che riguardi i collaudi e la loro metodologia.

Queste modifiche assicureranno la forza delle giunzioni angolari ed intermedie e che esse siano in grado di gestire le forze attese generate a bordo di una nave portacontainer di grandissime dimensioni.

Significativamente, ci sono tre nuovi requisiti.

- I produttori sono adesso responsabili della garanzia che i quantitativi di elementi indesiderabili nelle materie prime siano mantenuti ad un minimo assoluto.

Dev'essere utilizzato il corretto misto di materie prime per garantire la conformità ai requisiti di forza e di saldabilità, mentre i rottami eterogenei nella miscela non sono permessi.

- Se viene scoperto qualche difetto nelle giunzioni angolari od intermedie mediante un esame visivo od un collaudo non distruttivo, le giunzioni devono essere distrutte.

Si tratta di una importante modifica.

In precedenza ai produttori era consentito di riparare rotture o difetti.

- Almeno il 2% di ciascuna partita di giunzioni prodotte dev'essere collaudato.

Le giunzioni devono essere selezionate dalla società di classificazione che testimonia la produzione ed ogni giunzione collaudata non dovrebbe mostrare alcuna deformazione permanente.

I collaudi devono ora comprendere un completo controllo delle dimensioni: quelle esterne così come di quelle di apertura e posizionamento.

Le giunzioni angolari ed intermedie prodotte dopo luglio 2016 e conformi alla



ISO 1161:2016 dovranno rispettare le forze attese correlate alle navi più grandi.

Tuttavia, c'è la preoccupazione che, a meno che l'acquirente specificamente richieda giunzioni d'angolo ed intermedie con quest'ultimo standard, venga ancora utilizzata la

vecchia ed ora abrogata versione dello standard (ISO 1161:1994).

Resta il rischio che le giunzioni fornite possano non essere adeguatamente collaudate o conformi ai requisiti di forza così come rivisti.

ISO 3874 (Serie 1 contenitori per il trasporto merci – movimentazione e fissaggio)

Come per l'ISO 1161, questo standard è stato sottoposto ad un notevole riesame e nuovi contenuti sono stati aggiunti.

Fra le modifiche, degna di nota è quella dell'inclusione di angoli di fusione completamente automatici e blocchi d'angolo automatici (questi ultimi non dispongono di elementi girevoli né di parti mobili).

Nello standard c'è un certo numero di collaudi a cui tutti gli interconnettori di container devono sottoporsi e, nel caso di modelli progettuali automatici, fra loro c'è una prova funzionale.

Quest'ultima è finalizzata a far sì che l'angolo di fusione o il blocco d'angolo resti collegato anche in presenza delle forze attese dovute al rollio, al beccheggio ed ai colpi in mare.

Un'altra modifica significativa concerne lo strumento di rizzaggio utilizzato per fissare i contenitori a bordo delle navi.

Lo standard rivisto fornirà una selezione di collaudi per tutti i congegni di rizzaggio che riflettono le forze delle portacontainer di grandissime dimensioni che impilano fino a 11 strati in coperta.

Lo standard è attualmente sottoposto alla revisione finale e dovrebbe essere pubblicato quanto prima.

Tuttavia, mentre quegli elementi dello standard che si riferiscono al trasporto marittimo sono stati rivisti, le sezioni inerenti altre modalità di superficie (strada e ferrovia) saranno sottoposti ad una nuova serie di lavori che dovrebbero iniziare presto.

ISO 6346:1995 (contenitori per il trasporto merci - codificazione, identificazione e marcatura)

Anche se non ricade nella competenza dell'IMO, ci sono stati lavori in collaborazione fra agenzie dell'ONU in relazione all'ISO 6346.

In seguito all'incidente a bordo della *Annabella* quando era collassata una cassa mobile europea, l'IMO allo stesso modo aveva contattato l'ISO alla ricerca di una soluzione per identificare i contenitori che riducono le forze di impilaggio e/o di posizionamento sugli scaffali.

Sono stati apportati emendamenti alla CSC (Convenzione Internazionale per Contenitori Sicuri) che richiedeva che tutti i container con una capacità di impilaggio inferiore a 192.000 kg siano marcati ai sensi dell'ISO 6346, il quale ora richiede che tali container abbiano un diverso codice Dimensione/Tipo, cambiando l'ultimo carattere da numero a lettera.

Il risultato è che i soggetti interessati (pianificatori dello stivaggio, operativi terminalistici eccetera) possono identificare i contenitori "più deboli" non solo elettronicamente ma mediante marcature visibili.

La CSC ora richiede che tutti i contenitori con capacità ridotta di impilaggio o posizionamento sugli scaffali siano marcati.

L'IMO ha consentito un periodo di 30 mesi prima che l'emendamento alla CSC entrasse in vigore, nella speranza che gli operatori containerizzati apportassero modifiche alla marcatura unitamente ad un regolare esame della CSC.

Tuttavia, tre anni e mezzo dopo, i contenitori con ridotto impilaggio vengono ancora utilizzati nel trasporto internazionale senza essere stati marcati nuovamente.

Gli esperti tecnici che partecipano a tali gruppi di lavoro si aspettano che i cambiamenti comportino un miglioramento della sicurezza e la riduzione del rischio

È obbligatorio per gli utenti degli standard adottare e dare seguito a quelle modifiche per migliorare la sicurezza nell'ambito della filiera distributiva.

(da: theloadstar.oc.uk/ttclub.com, 5 luglio 2017)

STUDI E RICERCHE

I CARICATORI RIVENDICANO MAGGIORI POSSIBILITÀ DI SCELTA RISPETTO AI PORTI PRESSO I QUALI IL LORO VETTORE FA SCALO

Anche se i maggiori caricatori hanno poca voce in capitolo in ordine a dove fanno scalo i loro vettori, alcuni dirigenti del settore hanno colto l'occasione dell'evento "TOC Europe Container Supply Chain" svoltosi ad Amsterdam alla fine di giugno per utilizzarlo quale piattaforma per richiedere maggiori opportunità di scelta.

Lars Jensen, socio ed amministratore delegato della SeaIntelligence Consulting, ha spiegato che a causa della estremamente diversificata base clientelare che si serve di un'unica portacontainer, pochi clienti sono in grado di influenzare le sequenze di servizio dei vettori.

"Storicamente i caricatori non hanno mai svolto quel ruolo e, per essere onesti, non vedo come possano farlo, perché la realtà è che la navigazione di linea è fondamentalmente diversa da quella dell'attività delle petroliere o delle rinfuse secche.

In fin dei conti, se si tratta di una nave grande, i vettori avranno 2.000 clienti a bordo; se si tratta di una nave piccola, potrebbero essere da 30 a 40.

Questo non fa che condurre ad un fondamento economico in cui persino i più grandi caricatori del mondo non dispongono di abbastanza volumi per imporre una rotta specifica.

Ciò è nella natura del trasporto marittimo di linea stesso; esso equivale ad un servizio di autobus, in cui l'azienda di trasporto non può ritagliare il servizio su misura per ogni passeggero.

Questo non significa che i caricatori debbano essere del tutto ignorati, cosa che sfortunatamente sembra avvenga davvero".

Peter de Langen, consulente principale per i porti e la logistica alla Copenhagen Business School, sostiene che i caricatori hanno avuto di gran lunga più potere quando hanno concentrato il proprio impegno sul trasporto terrestre con l'hinterland.

"I caricatori hanno ottenuto l'effetto maggiore sulla tratta terrestre del viaggio di un contenitore: ogni qual volta si è verificato un passaggio di rilievo di un

carico, poniamo, dalla strada alla chiatta fluviale, esso è stato indotto da un importante caricatore.

Dove essi non sono stati attivi, questi progetti quali dirottamenti modali non hanno avuto proprio successo.

Dove invece sono diventati attivi, hanno contribuito alla transizione nel settore.

Dal punto di vista di un fornitore di servizio, il miglior dono che si possa ricevere sono le istruzioni da parte dei clienti e questo è importante nel trasporto terrestre, che spesso rappresenta qualcosa come il 90% del costo del trasporto dall'origine alla destinazione".

Tuttavia, in alcuni casi, i porti stanno lavorando per mettere assieme i



caricatori in un tentativo che rispecchia lo sviluppo collettivo online per incrementare il potere dei caricatori.

La Peel Ports, proprietaria del porto di Liverpool, asserisce che gran parte del proprio sviluppo in corso nel Regno Unito viene concordato direttamente con i

caricatori.

Il vice responsabile operativo David Huck spiega che mettere assieme i caricatori potrebbe costringere le linee di navigazione a ripensare le proprie reti.

"Mi piacerebbe contrastare l'idea che le linee di navigazione sono ora i soggetti influenti in termini di settore portuale.

Quali sono i fattori chiave per le linee di navigazione?

La rotta marittima più corta, in ogni caso.

Siamo onesti, i vettori hanno avuto alcuni anni duri e ritornare alla redditività è di primaria importanza per loro.

Ma che dire del proprietario del carico, che in realtà è quello che paga il conto?

Essi sono prevalentemente interessati alla tratta terrestre più corta, e che cosa devo dire al mio cliente che ha 22.000 TEU ed è situato a nove miglia dal porto

di Liverpool, ma che vede tutti i suoi carichi arrivare attraverso i porti meridionali del Regno Unito?

Lui mi dice di non avere abbastanza influenza presso i vettori per ottenere un servizio a Liverpool.

Anche il maggiore esportatore di rottami del Regno Unito è situato nei pressi di Liverpool e ha 28.000 TEU all'anno ma dice lo stesso.

Ma se io metto assieme i due, improvvisamente attiro l'interesse delle linee di navigazione.

Questo ha indotto gli investimenti a Liverpool e stiamo iniziando a cambiare alcune delle dinamiche della piazza di mercato.

Abbiamo identificato oltre 200 importatori ed esportatori del nostro hinterland naturale e li abbiamo messi assieme, perché loro ci dicono che vogliono altre possibilità di scelta: il 90% dei contenitori che giungono nel Regno Unito passano attraverso i porti meridionali, ma il 60% del loro contenuto viene consumato al nord del paese.

Abbiamo osservato la questione dal punto di vista del costo, del carbonio e della congestione e di come rimodellare le filiere distributive del Regno Unito ed oggi noi riteniamo di avere gli attrezzi giusti per farlo mediante un nuovo terminal ad acque profonde.

I nostri più o meno 200 soci caricatori complessivamente controllano 200.000 TEU e quello dev'essere il quantitativo di volumi che può mutare il comportamento del vettore" afferma Huck.

Tuttavia, Jensen ha altresì affermato che sulla scia della costituzione delle tre principali alleanze di trasporto marittimo a lungo raggio ai caricatori è stata in realtà offerta una maggiore varietà di scelta in relazione ai porti.

"Quello cui assistiamo ora, parzialmente in conseguenza delle nuove alleanze, è una maggiore possibilità di scelta per i caricatori, sebbene chiaramente se si stanno consolidando i trasporti e ci sono pochi vettori fisici, ci sono anche meno imprese fra cui scegliere.

Ma si tratta davvero della cosa che si sta comprando se si è un caricatore?

Si sta comprando la capacità di movimentare il carico dal porto A al porto B, oppure meglio ancora, dal punto interno A al punto interno B?

Quello cui stiamo assistendo è una spinta alla sequenza di scala non solo di navi ma di reti.

La realizzazione delle reti di scala sta portando il settore ad un punto in cui stiamo assistendo a più combinazioni di coppie di porti.

Dal punto di vista di quanti sono i prodotti da porto a porto, specialmente quelli diretti, fra i quali i caricatori devono scegliere, l'ondata di consolidamento sta in realtà iniziando a portare il settore là dove ci sono più combinazioni, malgrado ci siano meno vettori.

E con loro arrivano tempi di viaggio migliori.

Semplicemente, c'è – di fatto – più prodotto da scegliere” afferma Jensen.

(da: theloadstar.co.uk, 4 luglio 2017)

REEFER

LA MAERSK METTE A DISPOSIZIONE DEI CARICATORI IL SISTEMA PER LA GESTIONE A DISTANZA DEI CONTENITORI

La Maersk Line alla fine del mese di luglio metterà formalmente a disposizione dei caricatori il proprio sistema RCM (gestione a distanza dei contenitori).

La società ha dichiarato che avrebbe reso liberamente disponibili per i caricatori i dati dello RCM, mentre quelli che pagano una quota d'iscrizione, che si baserebbe sul quantitativo di contenitori spediti, sarebbero stati messi in grado di "scaricare tutti i dati relativi all'intero viaggio del container".

Fra le altre cose, i caricatori possono accedere ad una panoramica di tutti i container con i parametri di valutazione del viaggio così come avere l'opzione di esportare questi dati in Excel; è inoltre disponibile un grafico sulla temperatura con l'opzione di vedere l'O₂ e la CO₂ e la temperatura ambientale; una visione delle posizioni del container su una mappa, con l'opzione di vedere le rotte; la valutazione del viaggio sulla base di soglie standard; infine, una lista consolidata di notifiche, inviate quotidianamente, con l'opzione di iscriversi per ricevere le notifiche via mail.



I dirigenti della Maersk hanno affermato che il sistema consentirebbe ai caricatori un enorme incremento di visibilità nelle parti di movimentazione delle proprie filiere distributive.

Vincent Clerc, responsabile commerciale della Maersk Line, dichiara: "Lo RCM dispone delle prerogative che i nostri clienti volevano che gli procurassimo da lunghissimo tempo.

Esso introduce un livello senza precedenti di visibilità ed affidabilità nelle loro filiere distributive che renderà migliori le loro attività.

I vecchi tempi dell'attesa, speranza e reazione sono finiti.

I nostri clienti possono adesso monitorare e prendere decisioni in ordine alle proprie filiere distributive a seconda delle movimentazioni dei carichi, così come utilizzare i dati per studiare e migliorare la propria intera filiera distributiva.

In particolare per i nostri clienti con carichi refrigerati ad alto valore assai delicati, lo RCM aumenta notevolmente la promessa di prestazione complessiva dei traffici containerizzati refrigerati”.

Il sistema era stato originariamente impiegato dalla Maersk all’inizio del 2016 come modalità per gestire la propria flotta reefer di 270.000 unità e, facendo seguito ad un enorme progetto di allestimento relativo sia ad un podcast Loadstar che ad un LongRead, lo RCM ha offerto al vettore enormi quantitativi di dati che lo hanno aiutato a gestire in modo significativo la propria base di calcolo dei costi.

Ma sono altresì ovvii i vantaggi che esso potrebbe offrire ai caricatori di prodotti deperibili.

Anne Sophie Zerlang, responsabile dei trasporti refrigerati della Maersk Line, afferma: “I nostri clienti hanno da sempre voluto sapere dove sono i loro prodotti e se di essi ci si occupa in modo appropriato dal primissimo momento fino a quando il loro cliente li riceve.

Ora, con lo RCM, lo sapranno sempre.

Ci aspettiamo di assistere ad un incremento dei nostri tradizionali volumi di prodotti deperibili refrigerati come quelli agricoli in conseguenza dello RCM, ma anche a nuove opportunità in settori come i prodotti farmaceutici dove c’è anche l’esigenza del tipo di integrità della filiera distributiva che lo RCM assicura.

Man mano che riceveremo riscontri ed impareremo dai nostri clienti, andremo alla ricerca del modo per migliorare ed espandere il valore dello RCM”.

Ci si aspetta che altre linee di navigazione seguano l’esempio della Maersk, dal momento che i fornitori di tecnologia sempre più apportano al mercato sistemi redditizi e di semplice applicabilità.

(da: theloadstar.co.uk, 26 giugno 2017)

SICUREZZA E PROTEZIONE

IL SETTORE DEL TRASPORTO MERCI "INADEGUATO" CONTRO GLI ATTACCHI INFORMATICI

Secondo la società di spedizioni di merci online iContainers, i settori del trasporto marittimo e delle spedizioni di merci sono "inadeguati" a fronte degli attacchi informatici e l'attacco "Petya" della fine di giugno alla Maersk e ad altri ha rappresentato un segnale d'allarme dal momento che il settore sta passando all'automazione ed alla digitalizzazione.

Il virus Petya non ha solo paralizzato il sistema di prenotazioni della Maersk e rallentato il sistema di localizzazione dei contenitori, ma ha anche comportato congestioni presso un'ottantina di porti di tutto il mondo le cui operazioni sono effettuate dalla sua partecipata APM Terminals.



Il vettore è stato in grado solamente di ripristinare l'accettazione delle prenotazioni più o meno tre giorni dopo l'attacco e questo ha dovuto essere fatto mediante un fornitore terzo, osserva Klaus Lysdal, vice presidente delle vendite e delle operazioni della iContainers.

"Considerando l'importanza ed il valore di quello che fa il settore, quest'ultimo è inadeguato rispetto ad un attacco come questo" afferma Lysdal.

"Si sarebbe potuto pensare che la Maersk fosse forse il vettore con il più elevato livello di protezione".

In seguito all'attacco del virus alla Maersk alla fine di giugno, la iContainers ha dichiarato di essere stata provvisoriamente limitata in ordine all'accettazione delle prenotazioni ed alla gestione delle operazioni correlate ai carichi delle navi del gigante marittimo danese.

E nei giorni successivi all'attacco, mentre la Maersk lottava per riguadagnare qualche forma di normalità, gli spedizionieri di merci hanno continuato a lavorare per procurarsi il rilascio dei contenitori in importazione, afferma la iContainers.

La ditta sostiene che le ricerche indicano che i soggetti colpiti tendono ad essere quelli dei settori con pochi investimenti in sicurezza informatica.

E mentre il settore del trasporto merci marittimo è stato relativamente lento nell'adottare le tanto necessarie misure di sicurezza per respingere attacchi come questi, le recenti conferenze marittime hanno messo in grande evidenza la sicurezza informatica.

Secondo la iContainers, questo attacco dovrebbe servire come avvertimento della sempre maggiore vulnerabilità del settore nel corso del suo passaggio all'automazione ed alla digitalizzazione.

"Poiché la copertura globale ed un numero sempre maggiore di funzioni vengono resi disponibili online, i vettori devono affrontare una sempre maggiore esposizione a tali attacchi" sostiene Lysdal.

"Per il settore nel suo complesso, questo attacco probabilmente giunge come un salutare promemoria.

Dopo anni di bassi guadagni ed enormi perdite, alcuni potrebbero non essere stati molto diligenti circa la propria sicurezza come forse avrebbero dovuto essere.

La Maersk si prepara a perdere una notevole somma di denaro a causa dell'attuale attacco, che si spera spronerà ogni vettore ad intensificare le proprie misure di sicurezza".

Gli esperti hanno avvertito di aspettarsi altri assalti nel giro dei prossimi sei mesi, dal momento che i soggetti colpiti cercano di andare alle radici del problema.

Secondo la ditta di consulenze globali AlixPartner, la maggior parte di questi attacchi hanno avuto origine dapprincipio da una e-mail.

Quando si è saputo della notizia dell'attacco il 29 giugno, la iContainers afferma di essere stata "svelta a mettere sull'avviso i propri dipendenti, avvertendoli di prestare particolare attenzione all'apertura di e-mail, allegati e collegamenti esterni".

Nota Lysdal: "Tutto ciò che possiamo concretamente fare è proteggere i nostri sistemi.

Quanto ai vettori, alle ferrovie ed ai terminal non c'è davvero molto che si possa fare da parte di terzi”.

(da: lloydsloadinglist.com, 3 luglio 2017)

IN CALENDARIO

- 28/09/2017 – 29/09/2017 Tallinn Baltic Sea Ports & Shipping 2017
- 03/10/2017 – 04/10/2017 Las Palmas ICHCA Conference
- 05/10/2017 – 06/10/2017 Las Palmas ICHCA ISP Technical Panel & CARC Meeting
- 26/10/2017 – 27/10/2017 Barcelona 5th MED Ports 2017
- 29/11/2017 – 30/11/2017 Abidjan 18th Intermodal Africa 2017
- 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
- 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
- 28/11/2017 – 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.