

SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS MEET INDUSTRY

L'evento, tenutosi a Milano presso il Centro Congressi di Assolombarda, ha offerto l'opportunità di conoscere le diverse eccellenze dello shipping e della logistica nazionale, di discutere insieme a loro i temi caldi del settore, sui nodi logistici (porti e interporti), sui sistemi intermodali e di trasporto merci via ferrovia e sulle innovazioni nel processo logistico.

Pierluigi Coppa



Conferenza Cyber Risk

Nei prossimi 10 anni che cosa ci si può attendere dal trasporto delle merci su strada e su ferro? A questa domanda l'Ingegnere Muzio (ex Presidente UIRR - International Union of Combined Road-Rail Transport Companies, ex A.D. Cemat), ricordando le ragioni storiche e attuali per le quali il trasporto su strada (gomma) gode ancora nel nostro Paese di un grande successo, ha indicato gli obiettivi che dovrebbero essere raggiunti

dall'Italia per rimanere ancorati (logisticamente) al resto dei Paesi europei che movimentano una consistente quota di traffico merci su rotaia, come l'Austria (con il 42,1%) o come la Svezia (con il 38%).

I CORRIDOI EUROPEI

La parola magica per l'ottimizzazione delle merci è "Corridoi Europei" (TEN-T), che vedono l'Italia come Paese dal quale quasi tutti i corridoi Europei devono passare

principalmente attraverso le Alpi. Molto è stato realizzato per adeguare le sagome dei tunnel ferroviari alla larghezza dei carri, molto rimane da fare. La realtà è cambiata negli ultimi 18 mesi, grazie alla "riforma Delrio", anche se il lavoro non è completato, dal momento che, se un pezzo positivo del lavoro svolto dalla riforma è stato compiuto, non basta accorpere i porti. In tal senso l'apertura di Alptransit "movimenta" treni più lunghi e pesanti, con 750

metri e, grazie alla minor pendenza, limita l'utilizzo di locomotive per il traino e, conseguentemente, vi sono minori costi di produzione. Grazie ad RFI, ha ricordato Muzio, «da due anni le linee ferroviarie (sagome tunnel) sono state adeguate e, da Torino e Trieste e da Bologna a Bari, sono oggi perfettamente fruibili». Negli ultimi cinque/sei anni, in ogni caso, il trasporto "tradizionale ferroviario" è in caduta libera, mentre quello intermodale sta crescendo sensibilmente, grazie a fattori positivi quali, orari abbastanza certi e costi competitivi.

LA CONCORRENZA CINESE NELLO SHIPPING E IL DUMPING TARIFFARIO DEL TRASPORTO E DELL'ACCIAIO

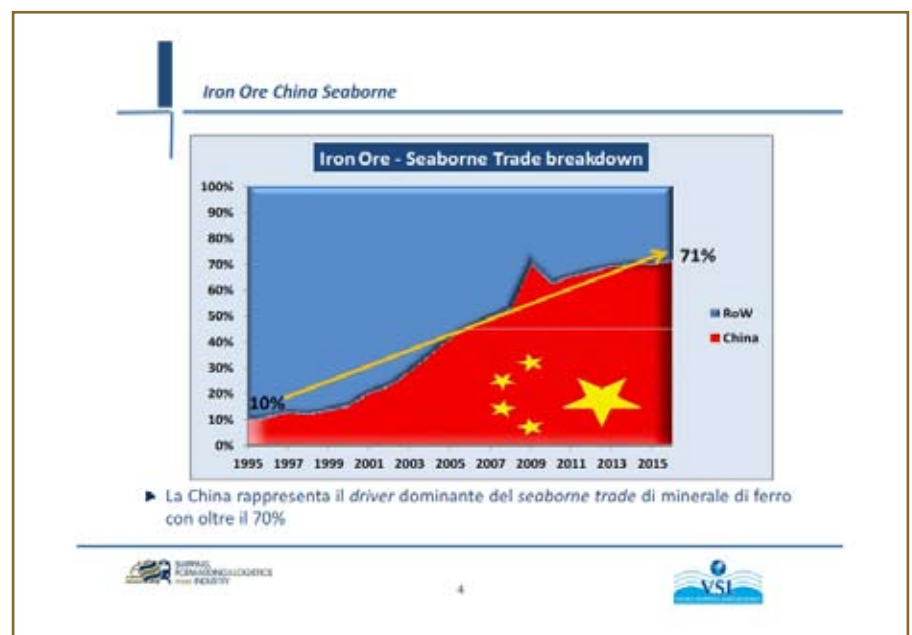
«Gran parte del vantaggio competitivo logistico dei cinesi nel produrre le circa 118 milioni di tonnellate di acciaio (a basso costo) vendute nel mondo occidentale è dovuta in gran parte al fattore trasporto e logistica», ha voluto sottolineare Fabrizio Vettosi, Managing Director, Venice Shipping and Logistics. E hanno realizzato il loro successo in due fasi: il vantaggio competitivo è iniziato negli anni 2000 dove hanno varato un gran numero di navi portacontainer nei loro cantieri abbassandone i costi e, successivamente, abbattendo i costi del trasporto. Senza soffermarci nell'analizzare la tecnologia di realizzazione del prodotto finito (acciaio) nel grande Paese orientale, la componente principale per realizzare l'acciaio, cioè "Iron Ore", viene importato da Australia e Brasile, per cui negli ultimi dieci anni si sono sviluppate due "grandi autostrade marittime" verso la Cina. Solo 20 anni fa il traffico cinese rappresentava solo il 10% del trasporto marittimo globale "Iron Ore". Oggi ne rappresenta il 71%. Avendo molto carbone e, quindi, molta energia, inoltre la

realizzazione di acciaio non è certo un problema, con la conseguenza che, attualmente, la differenza tra il costo dell'acciaio prodotto in Cina contro quello Europeo è di circa 100 dollari/tonnellata, di cui oltre 20 sono rappresentati dal puro trasporto. Quest'ultimo costituirà il vero problema per gli occidentali nel prossimo futuro, dal momento che lentamente i Cinesi stanno aumentando l'esportazione di acciaio verso l'occidente, grazie

ad un lieve calo della domanda interna.

I GRANDI RISCHI E LE COPERTURE ASSICURATIVE ED I RISCHI EMERGENTI "I CYBER RISK"

Estremamente interessante, durante l'evento organizzato da Assolombarda, il Focus dedicato al tema assicurazioni per la logistica: problematiche e soluzioni con



considerazioni importanti sul sistema delle vendite delle merci viaggianti, che oggi impone una serie di considerazioni legate non solo all'insufficienza delle norme legali internazionali sul trasporto multimodale e sulla logistica e all'esistenza di peculiari regole sulla compravendita di merci viaggianti, ma soprattutto sull'opportunità di adeguate coperture assicurative in considerazione del gigantismo navale, che oggi fa lievitare enormemente il costo di una porta container con migliaia e migliaia di container stivati. Attualmente le grandi navi portacontainer hanno capacità di 19,224 teus (MSC Oscar) e sono previste portacontainer da oltre 24.000 teus. Gli impatti diretti del gigantismo sono l'esposizione enorme per una Compagnia assicurativa che, per un nave di

20.000 teus, sono stimati (in caso di perdita globale) in circa un miliardo di dollari.

IL CYBER RISK

Le parti del trasporto principali (mittente e destinatario) negli anni si sono via via moltiplicati e, di conseguenza, si sono complicate anche le differenze di competenze e responsabilità di tutti gli attori coinvolti nella filiera. È necessario sapersi districare nella giungla dei diversi pacchetti assicurativi che vengono "vestiti su misura". In tal senso un nuovo rischio sta emergendo prepotentemente nel complesso panorama dei rischi generali. Il Cyber Risk, cioè i danni e le perdite finanziarie derivanti da eventi accidentali o dolosi che colpiscono i computer, i software e i data base. Da sottolineare che, in

molte clausole assicurative, il Cyber Risk non viene coperto (gap cover). Nella pratica, se una nave si incaglia per un attacco informatico che ne prende il controllo, il conseguente danno alle merci trasportate non viene coperto. La tendenza oggi è, comunque, quella di includere questo genere di rischio che è ancora piuttosto sottovalutato. Estremamente interessante, in tal senso, il commento che è stato espresso durante la conferenza sui rischi assicurativi da un relatore, «*Il panorama che si profila nel caso di un terminal container, che gestisce migliaia di container venga colpito da un attacco informatico*», ha sottolineato il Dott. Alessandro Morelli, Direttore Operativo, Siat Assicurazioni, «*è abbastanza inquietante*». Per dirla con un eufemismo!!

Rena- 3.351 TEU – incaglio, 2011



18

Immagine disastri portacontainer