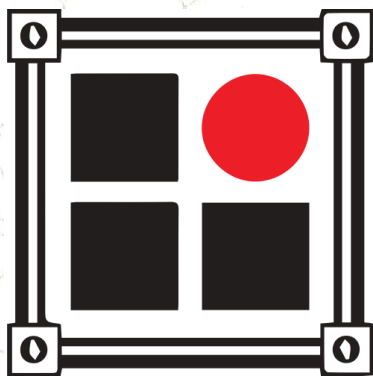




Notiziario

15 giugno 2018

Link road, rail, sea!

ANNO XXXVI
Numero del 15 giugno 2018

PORTI

I PORTI BRITANNICI ACCOLGONO FAVOREVOLMENTE LA "BARRIERA DI PROTEZIONE DOGANALE" PER LA BREXIT	Pag. 3
--	--------

TRASPORTO MARITTIMO

CALO DEL 50% DELLE TARIFFE DI TRASPORTO MERCI MARITTIMO IN 20 ANNI	" 7
--	-----

TRASPORTO FERROVIARIO

IL PASSO DEL BRENNERO PUÒ MOVIMENTARE TRENI MERCI PIÙ PESANTI?	" 9
--	-----

TRASPORTO STRADALE

LA COMMISSIONE DI BRUXELLES RETTIFICA LE PROPOSTE SUL TRASPORTO STRADALE NELL'UNIONE EUROPEA	" 15
--	------

TRASPORTO INTERMODALE

HUPAC: TARIFFA FORFETTARIA PER IL TRASPORTO TRANSALPINO DAL 2024	" 17
--	------

TRASPORTI ED AMBIENTE

LA COMPLESSITÀ DELLE REGOLE IMO 2020 SULLO ZOLFO PER I CARBURANTI BUNKER.....	" 20
---	------

LEGISLAZIONE

LE NUOVE REGOLE MANDANO IL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CACCIA DI SOLUZIONI A BASSO CONTENUTO DI CARBONIO	" 23
--	------

PROGRESSO E TECNOLOGIA

L'ATTUAZIONE DELLA TECNOLOGIA POTREBBE COSTITUIRE LA MAGGIORE PROBLEMATICHE PER LA STANDARDIZZAZIONE DEI DATI	" 27
---	------

STUDI E RICERCHE

LE PREVISIONI DEI LEADER DEL SETTORE SUL FUTURO DEL TRASPORTO CONTAINERIZZATO	" 31
---	------

SICUREZZA E PROTEZIONE

COME ELIMINARE LE PREOCCUPAZIONI IN ORDINE ALLA SICUREZZA DELLE NAVI ELETTRICHE ED IBRIDE	Pag. 35
--	---------

CONFERENZE E CONVEGNI

LA 6A UIC GRFC (GLOBAL RAIL FREIGHT CONFERENCE) – GENOVA, 26-28 GIUGNO 2018	" 39
---	------

IN CALENDARIO	" 41
----------------------------	------

15 giugno 2018

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

PORTI

I PORTI BRITANNICI ACCOLGONO FAVOREVOLMENTE LA "BARRIERA DI PROTEZIONE DOGANALE" PER LA BREXIT

La BPA (British Ports Association) ha accolto positivamente la pubblicazione il 7 giugno ad opera del governo del Regno Unito del compromesso doganale provvisorio, la cosiddetta "barriera di protezione doganale" che garantisce dogane senza frontiere sull'isola d'Irlanda dopo che il Regno Unito avrà lasciato l'Unione Europea.

Il documento "Nota tecnica sul compromesso doganale provvisorio" delinea la proposta del Regno Unito per un compromesso doganale quale "barriera di protezione" fra Regno Unito ed Unione Europea ed è visto da molti come un metodo per garantire effettivamente una "uscita morbida" dall'Unione Europea da parte del Regno Unito.

Il governo britannico sostiene di credere che gli "impegni della Relazione Congiunta" concordati all'inizio di quest'anno fra il Regno Unito e l'Unione Europea riguardo all'Irlanda del Nord "possano essere rispettati attraverso il partenariato complessivo fra Regno Unito ed Unione Europea, ma è anche necessario far sì che ci sia un'appropriata soluzione consistente in una barriera di protezione per la frontiera



terrestre nell'ambito della componente di protocollo sull'Irlanda del Nord dell'Accordo di Recesso, che entrerebbe in vigore solo in casi limitati.

Pertanto, al fine di tener fede agli impegni della Relazione Congiunta ed assicurare l'integrità del mercato del Regno Unito, quest'ultimo sta portando avanti una proposta per la componente doganale della barriera di protezione che si applicherebbe agli accordi doganali fra Regno Unito ed Unione Europea ed eviterebbe che divenga difficoltosa la frontiera fra Nord Irlanda ed Irlanda.

La proposta del Regno Unito è nel senso che, nelle circostanze in cui si concordi di applicare la barriera di protezione, dovrebbe esistere un accordo doganale temporaneo fra il Regno Unito e l'Unione Europea.

Questo accordo comporterebbe:

- l'eliminazione di dazi, quote, regole di origine e procedure doganali comprese le dichiarazioni relative a tutti i traffici Regno Unito-Unione Europea;
- esclusione del Regno Unito dal campo di applicazione della Politica Commerciale Comune, fatta eccezione per i casi in cui essa sia richiesta per mettere in condizione di funzionare gli accordi doganali temporanei.

Questo significherebbe l'applicazione dei dazi esterni comuni all'esterno della frontiera del Regno Unito, unitamente al Codice Doganale dell'Unione e ad altre simili parti della Politica Commerciale Comune che siano richieste per mettere in condizione di funzionare gli accordi doganali temporanei; e

- il Regno Unito in grado di negoziare, firmare e ratificare accordi di libero scambio con il resto dei partner mondiali e di mettere in atto quelle componenti che non pregiudicano il funzionamento degli accordi doganali temporanei.

Il Regno Unito sostiene che il regime doganale temporaneo "sarà sostituito da un regolamento statale definitivo, i termini del quale dovranno essere concordati da entrambe le parti.

Questo accordo temporaneo dovrebbe entrare in vigore solo successivamente al Periodo di Attuazione, in specifiche e limitate circostanze, come il ritardo dell'attuazione del regime doganale definitivo, e sarebbe a carattere provvisorio.

Per il Regno Unito è chiaro che questa non sarebbe la sua opzione preferita".

Ha poi aggiunto: "Tale regime temporaneo potrebbe essere previsto dalla legge solo se venisse sottoscritto un Accordo di Recesso fra il Regno Unito e l'Unione Europea.

Questo 'Accordo di Recesso' sarà accompagnato da, e farà riferimento a, un futuro contesto di partenariato concordato che stabilirebbe il nuovo regime doganale e statale".

Resta un po' di dibattito in ordine a se la barriera di protezione doganale abbia una specifica data di scadenza e se questa specifica data di scadenza sarebbe accettabile nell'Unione Europea.

Nondimeno, il documento è stato accolto favorevolmente dai responsabili dei porti del Regno Unito.

Commentando questo sviluppo, l'amministratore delegato della BPA Richard Ballantyne ha affermato: "Questo regime darà ai porti ed agli operatori di trasporto merci la misura della certezza a breve termine.

È ora essenziale che il governo faccia progressi sui nostri regimi a lungo termine delle dogane e delle altre questioni legate alle frontiere.

C'è ancora una urgente necessità di chiarezza per i controlli non doganali, che rappresentano i tre quarti delle interruzioni alle frontiere.

Queste ultime sono potenzialmente in grado di causare enormi disservizi.

Noi guardiamo avanti all'approvazione del 'disegno di legge sul recesso dall'Unione Europea' la settimana prossima e speriamo che, se varie modifiche dovessero essere approvate o meno, si possa avere un quadro più chiaro di che cosa succederà a breve".

La BPA ha sollecitato il governo del Regno Unito ad accelerare l'avanzamento del programmato libro bianco sulle dogane allo scopo di chiarire le future relazioni con l'Unione Europea, commentando: "Abbiamo chiarito che delle due politiche proposte dal governo il partenariato doganale rappresenta praticamente tutte le attività condotte alla frontiera per i traffici Regno Unito-Unione Europea, ma qualunque regime sceglieremo è essenziale che i porti abbiano il tempo di adattarsi al fine di evitare disservizi.

I porti hanno bisogno di conoscere al più presto possibile come appariranno queste relazioni e continueremo a lavorare con il governo, dietro le quinte, per far sì che la transizione sia fluida per quanto possibile".

La BPA ha accolto positivamente l'intenzione del governo di allinearsi all'Unione Europea in ordine agli standard sanitari delle piante e degli animali, in particolare presso i porti dei traghetti ro-ro, notando: "Si tratta di una componente essenziale nel far sì che i traffici continuino a fluire liberamente attraverso i nostri porti dopo la Brexit.

Ai sensi delle attuali regole dell'Unione Europea, piante ed animali potrebbero essere soggetti ad un regime ispettivo di enorme intralcio alla frontiera.

Richiedere ai camion di fermarsi e sottoporsi ad ispezioni che fanno perdere tempo presso i porti condurrebbe a notevoli disservizi alla frontiera e creerebbe la congestione attorno ai porti".

La BPA ha dichiarato di avere costantemente sostenuto che il libero flusso delle merci attraverso i porti britannici non dev'essere sconvolto, sottolineando: "Questo vale specialmente per i porti dei traghetti ro-ro, in cui le merci sui veicoli pesanti sono utilizzate per far entrare ed uscire le navi nel e dal porto quasi ininterrottamente.

Questi porti agevolano i traffici dei beni di consumi, dei carichi deperibili e del trasporto merci puntuale.

Ogni forma di dogana o di altri controlli vincolanti è un potenziale disturbatore di queste importanti filiere distributive puntuali.

Se ci devono essere controlli alla frontiera, abbiamo sostenuto che debbano essere spostati dai colli di bottiglia portuali”.

(da: lloydsloadinglist.com, 8 giugno 2018)

TRASPORTO MARITTIMO

CALO DEL 50% DELLE TARIFFE DI TRASPORTO MERCI MARITTIMO IN 20 ANNI

Secondo una nuova analisi di Alphaliner, le tariffe di trasporto merci marittimo containerizzato sono diminuite di oltre la metà nel corso degli ultimi 20 anni se si tiene conto dell'inflazione.

Mentre le tariffe di nolo nominali medie, così come misurate dal China Containerised Freight Index, sono diminuite di oltre il 20% dall'inizio del 1998, le tariffe di nolo corrette secondo l'inflazione hanno mostrato una riduzione ancora maggiore, perché i prezzi del bunker si sono incrementati di oltre cinque volte dal 1998.

"Per quanto i caricatori siano stati sveltiti a sollevare le proprie obiezioni rispetto ai recenti tentativi dei vettori di imporre sovrapprezzi "straordinari" per il bunker (una reazione nei confronti dello stabile incremento dei prezzi del carburante), pochi hanno riconosciuto i significativi risparmi sulle tariffe di nolo di cui essi hanno fruito nel corso degli anni" afferma Alphaliner.

A detta di Alphaliner, i costi del carburante, che rappresentavano solo l'8% dei costi operativi dei vettori nel 1998, adesso costituiscono sino al 15% dei costi operativi complessivi.

"Per intenderci, questo numero ha raggiunto un picco di circa il 26% nel 2011, quando il costo del bunker era stato insolitamente alto per un periodo prolungato" afferma Alphaliner.

"Da allora, i vettori sono stati in grado di alleviare parte degli incrementi attraverso iniziative finalizzate al risparmio dei costi, compreso l'uso di navi più grandi, la lenta navigazione e le riduzioni degli organici, così come delle sinergie derivanti dal consolidamento e dalla formazione di alleanze".

La maggior parte dei risparmi derivanti dalle efficienze operative ed organizzative negli ultimi due decenni sono stati per lo più trasferiti ai caricatori sotto forma di tariffe di nolo inferiori, in termini sia nominali che reali.

Nelle ultime due settimane, tuttavia, i vettori hanno annunciato una serie di sovrapprezzi straordinari per il bunker al fine di coprire l'aumento dei prezzi del bunker, sebbene le spedizioni in esportazione dalla Cina siano state escluse da questo addebito in più.



Alcuni vettori, peraltro, hanno annunciato distinti incrementi tariffari, applicabili alle esportazioni dalla Cina allo scopo di ovviare agli ostacoli normativi cinesi relativi all'applicazione dei nuovi sovrapprezzi, afferma Alphaliner.

La Hapag-Lloyd, ad esempio, ha annunciato un distinto sovrapprezzo per l'alta stagione applicabile alla Cina.

"Questo presenta una quantificazione simile ai sovrapprezzi sul bunker che sono stati annunciati" sostiene Alphaliner.

"La Zim sta mettendo in atto l'addebito sulle esportazioni cinesi quale fattore di adeguamento del bunker in luogo di un sovrapprezzo straordinario per il bunker".

La settimana scorsa, gruppi di caricatori hanno chiesto ai vettori di essere sempre più trasparenti circa i propri sovrapprezzi tariffari per il carburante e li hanno accusati di utilizzare i fattori di adeguamento per il bunker nel tentativo di fare impennare le tariffe di nolo.

(da: lloydsloadinglist.com, 7 giugno 2018)

TRASPORTO FERROVIARIO

IL PASSO DEL BRENNERO PUÒ MOVIMENTARE TRENI MERCI PIÙ PESANTI?

Un recente studio della Prose e della società italiana Rail Traction Company rivela come sia possibile per un treno merci da 2.200 tonnellate attraversare con successo il Passo del Brennero al confine italo-austriaco.

Robin Wetter, ingegnere del reparto esecuzioni dinamiche della Prose, delinea il progetto in dettaglio.

* * *

I treni merci sperimentano le proprie più elevate forze longitudinali nel corso della frenata rapida e quando hanno a che fare con curve che presentano piccoli raggi.

La massime forze longitudinali gestite dai respingenti e dai ganci di trazione in tali situazioni limitano il possibile peso massimo complessivo di questi treni.

In tale contesto, la Prose è stata incaricata dall'operatore ferroviario di trasporto merci con sede in Italia RTC (Rail Traction Company) di analizzare la dinamica longitudinale del treni merci pesanti e di occuparsi della questione relativa a se sia possibile condurre in sicurezza un treno da 2.200 tonnellate lungo il Passo del Brennero, che comprende in sé una pendenza del 22,5⁰/₀₀.

I treni che utilizzano il corridoio del Brennero dal lato italiano sono attualmente limitati a 1.500 tonnellate quando viaggiano in salita ed a 1.600 tonnellate quando lo fanno in discesa.

Sono state pertanto condotte estensive simulazioni della linea con corpi interconnessi per vedere se sia fattibile un incremento del peso.

Le elevate forze longitudinali del Passo del Brennero inevitabilmente si verificano nel corso della procedura di frenata di emergenza.

Normalmente, la frenata parte dalla sezione anteriore del treno.

Questo comporta un movimento tipo fisarmonica in cui i carri trainati premono sui carri di testa e sulla locomotiva di testa.

Le forze sui respingenti ed i ganci di traino si incrementano notevolmente anche quando il treno impegna una curva.

Ciò è dovuto al movimento relativo dei carri vicini, il quale comporta deflezioni cinematiche dei respingenti laterali e dei ganci di traino.

I ganci di traino saranno soggetti a forze di tensione ed i respingenti della rotaia interna saranno pressati assieme a loro.

Quando tali fattori si combinano, si realizza uno scenario in cui le forze massime che si verificano inducono l'effettuazione di una frenata di emergenza in curva.

Questo solleva la questione di come le variazioni nel punto di partenza della frenata possono influenzare le forze massime manifestate.

La forza massima si verificherà se la frenata comincia all'inizio della curva o se inizierà dopo?

Nel progetto originale sono state sottoposte ad indagine cinque configurazioni di treno.

Tuttavia, qui ci concentreremo su un treno composto da carri Eaos, dal momento che le loro prestazioni possono essere considerate tipiche per i treni merci.

Il carro merci Eaos è un tipo di carro merci aperto a quattro assi e viene usato da numerose società ferroviarie europee per il trasporto di carbone, minerali di ferro, pietre, metalli di scarto, legno ed altre materie prime simili.

Il treno consiste di una singola locomotiva di testa, che presenta caratteristiche simili ad una Siemens E189, 27 carri merci ed un'altra locomotiva dello stesso tipo in coda al treno.

Il peso complessivo del treno è di 2.331 tonnellate e si presume che tutti i carri siano equipaggiati con gli stessi congegni: respingenti di categoria A secondo lo EN 15551:2009 e ganci di traino di tipo 1 MN ai sensi dello EN 15566: 2016.

In tutti i carri vengono utilizzati carrelli del tipo Y25, mentre su tutti i carri e le locomotive si adottano freni del tipo G.

In cooperazione con le RTC, si presume che essi abbiano lo stesso tempo di effettuazione della frenata ma che essi si attivino in momenti diversi a causa del ritardo provocato dalla trasmissione della caduta di pressione nella condotta del freno.

Poiché il gradiente di pressione del freno G difficilmente muta fra i carri, si presume che sia costante per ogni carro.

Il tempo minimo per riempire il 95% del cilindro del freno è di 18 secondi, mentre il tempo massimo è di 30 secondi.

Le forze frenanti si incrementano linearmente fino ad un valore massimo che è determinato da un approccio analitico che considera la definizione del freno "P" come viene intesa nei test del mondo reale.

La configurazione del binario consiste in una sezione rettilinea che porta ad una curva di 280 metri attraverso una curva di transizione.

Inoltre, si parte dal presupposto che la pendenza sia del 22,5⁰/₀₀.

Inizialmente il treno viaggia ad una velocità di 75 km/h con entrambe le locomotive che frenano utilizzando freni elettrodinamici (freni ED).

Quando comincia la frenata di emergenza, viene dato il via all'esecuzione della frenata pneumatica sulla locomotiva di testa ed entrambi i freni ED vengono disattivati.

I carri frenano con uno specifico ritardo temporale.

Allo scopo di identificare le forze massime in gioco, il punto d'inizio di quando il macchinista effettua una frenata d'emergenza varia.

L'obiettivo del test dal punto di vista della sicurezza è quello di evitare un danno ai veicoli.

Vengono considerati i seguenti valori quali rispettivi valori limite nel corso dell'effettuazione della frenata d'emergenza lungo la curva:

- Gancio di traino: si sceglie il valore limite per gli accoppiamenti a vite di 180 kN per 106 cicli di carico ai sensi dello EN 15566.

Il valore di 180 kN è una combinazione del valore da picco a picco nel test pari a 170 kN ed un carico minore, che non dovrebbe essere inferiore a 10 kN e non superiore a 50 kN.

In questo caso, si sceglie il più sensibile limite inferiore per valutare i risultati.

Tuttavia, quando si tratta di confrontarlo con un caso specifico, dev'essere identificato il limite applicabile agli accoppiamenti a vite installati sui veicoli.

Inoltre, occorre verificare se gli eventi in cui questo limite viene superato accadono frequentemente o no e se essi comportano conseguenze sul ciclo vitale del mezzo.

- Respingente: si sceglie il valore limite della forza respingente di 250 kN per 3×10^5 cicli di carico secondo la forza F6 ai sensi dello EN 15551.

Inoltre, nel corso dei test del ciclo vitale si applica un valore limite della forza numero 5 pari a 250 kN.

Nel corso del test la forza aumenta da 50 a 250 kN.

Nondimeno, il test viene effettuato a richiesta del cliente e si raccomanda che tale valore venga mantenuto.

Tuttavia, è necessario considerare se i respingenti che vengono installati sui veicoli siano stati progettati per soddisfare o meno tale requisito.

Per calcolare un modello numerico e fornire una simulazione, la Prose ha utilizzato un software MBS (sistema di simulazione per multicorpi), il Simpack.

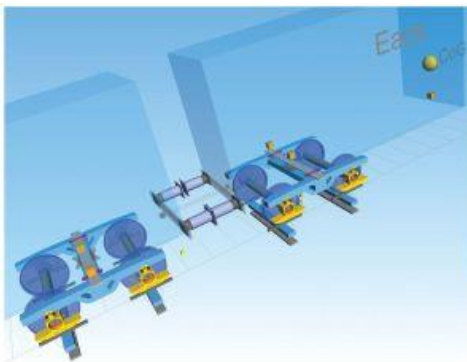


Figure 1: Multi-body simulation model of coupled freight wagons during curve negotiation.

Un abbozzo del modello tipico è riportato nella figura 1.

Il numero di carri comporta un elevato impegno di calcolo nella simulazione per multicorpi, il che significa che il livello di dettaglio dei modelli di simulazione viene corretto con riguardo ai requisiti di investigazione.

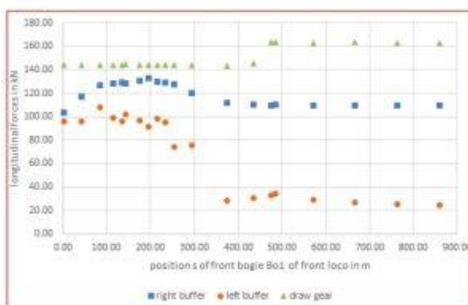


Figure 2: Maximum buffer and draw gear forces as a function of the position of the front bogie (Bo1) of the front locomotive while the emergency braking is initiated for the Eos train passing through the 280m curve.

Nella prima fase, vengono eseguite simulazioni preliminari per determinare la resistenza in curva dei carri merci e delle locomotive specifici.

Perciò vengono utilizzati modelli in 3D che comprendono il contatto rotaia-ruota.

Nella seconda fase, viene determinata la posizione dell'inizio della frenata che comporta le forze più elevate.

A tale proposito, viene utilizzato un cosiddetto modello a 1D dell'intero treno in cui l'impegno della curva viene considerato utilizzando i risultati della fase 1.

In tale contesto, il termine 1D si riferisce al grado longitudinale di libertà dei carrelli e delle coppie di ruote lungo il binario in curva a livello orizzontale e verticale.

Risultati

La figura 2 mostra le forze massime del respingente e del gancio di traino in funzione della posizione del carrello anteriore della locomotiva di testa, Bo1, quando inizia la frenata.

Qui, $s=0$ m descrive il caso in cui il primo carrello Bo1 raggiunge il culmine di curvatura.

Come ci si aspettava, essa mostra che le forze sono più elevate nel respingente destro quando il treno impegna una curva a destra.

In entrambi i lati (destro e sinistro) la forza massima inizialmente si incrementa seguendo la posizione in aumento dell'avvio della frenata.

Per il respingente destro, una forza massima di 133,4 kN si raggiunge con $s=192$ m.

Per il respingente sinistro, una forza massima di 108,5 kN si raggiunge con $s=82,4$ m.

Dopo il punto apicale, le forze massime decrescono in entrambi i casi e si stabilizzano a $s>470$ m.

Anche la figura 2 mostra che la tendenza della forza del gancio di traino consiste di due elementi stabili con valori pressoché costanti, in cui una forza più elevata viene raggiunta per le posizioni di frenata quando $s>470$ m.

La forza massima per il gancio di traino pari a 164,3 kN viene raggiunta quando $s>695,4$ m.

Se la frenata inizia mentre il treno merci impegna una curva, le forze respingenti saranno in una sovrapposizione delle deflezioni cinematiche dei respingenti e le forze complessive saranno indotte dalla spinta dei veicoli trainati verso i veicoli di testa, dove la frenata è già iniziata.

Nei casi in cui la frenata inizi prima che venga raggiunta la posizione massima, parte del treno decelererà quando entrerà in curva ed i respingenti avranno disperso un po' dell'energia del movimento a fisarmonica che segue l'esecuzione della frenata.

Se la frenata inizia dopo il raggiungimento della posizione massima, quasi l'intero treno ha già fatto ingresso in curva.

Di conseguenza, i respingenti sono già spinti l'uno contro l'altro dalla deflezione cinematica.

Si potrebbe sostenere che in questa situazione la sovrapposizione della frenata non incrementerà poi di molto le forze, perché il livello della forza dei

respingenti è già alto e l'accelerazione indotta dalla frenata sarà inferiore a quel caso massimo.

Quindi, la forza massima viene raggiunta in mezzo a questi due scenari, una situazione in cui la sovrapposizione di entrambi gli effetti induce le forze più elevate.

Considerate le dimensioni dei treni Eaos e la lunghezza della curva di transizione, si potrebbe concludere che le forze dei ganci di traino sono più elevate se la frenata inizia dopo che o mentre la locomotiva in coda ha fatto ingresso nella curva.

Poiché la posizione di frenata non ha alcun influsso sulla forza massima del gancio di traino per $s > 470$ m, può concludersi che la forza massima del gancio di traino è data dalla sovrapposizione del freno ED della locomotiva di testa e la deflezione cinematica del gancio di traino quando la locomotiva di coda entra in curva.

Viceversa, la forza massima decresce se la frenata inizia prima che la locomotiva di coda entri in curva.

Per il treno di carri Eaos, i valori massimi nei respingenti (133,4 kN) e del gancio di traino (164,3 kN) non superano i valori limite di 250 kN per i respingenti e 180 kN per il gancio di traino.

(da: railjournal.com, 6 giugno 2018)

TRASPORTO STRADALE

LA COMMISSIONE DI BRUXELLES RETTIFICA LE PROPOSTE SUL TRASPORTO STRADALE NELL'UNIONE EUROPEA

Fra le proposte di modifica del "pacchetto sulla mobilità" in relazione al settore del trasporto stradale presentate dalla Commissione Europea ed approvate dalla Commissione Trasporti del Parlamento Europeo all'inizio della settimana, c'è l'aggiornamento delle regole europee finalizzate a contrastare le pratiche illegali nell'autotrasporto ed a contribuire a migliorare le condizioni di lavoro degli autisti.

Le proposte erano già state oggetto di dure critiche da parte di un'alleanza per il trasporto merci stradale di 10 stati europei varata lo scorso anno allo scopo di difendere la concorrenza leale ed i diritti dei lavoratori.

Essa ha affermato il mese scorso che le proposte rischiavano di mantenere l'incertezza giuridica e le difformità nell'interpretazione delle regole, oltre a rendere più difficili i controlli ed a comportare un deterioramento delle condizioni di lavoro per gli autisti dei camion e per la sicurezza stradale.

Ai sensi degli emendamenti della Commissione del Parlamento Europeo, le regole dell'Unione Europea sui "lavoratori in distacco" basate sul principio della "paga uguale per lavoro uguale" verrebbero applicate anche alle cosiddette consegne di "cabotaggio".

Si tratta di una questione assai controversa, dal momento che la maggior parte del trasporto stradale di cabotaggio nell'Unione Europea viene effettuato negli stati dell'Europa occidentale (dove i salari sono alti) da parte di operatori dell'Europa orientale che impiegano autisti pagati poco.



La Commissione ha altresì proposto modifiche intese ad assicurare migliori condizioni di riposo agli autisti.

Questo obbligherebbe le imprese ad organizzare i loro orari in modo tale che, una volta ogni tre settimane, gli autisti vengano messi in condizione di tornare a casa o in un'altra località a loro scelta per il riposo settimanale.

Il disegno di legge dei parlamentari europei è altresì finalizzato a ridurre la burocrazia e stabilisce che le indagini ed i controlli debbano concentrarsi sulle imprese con le valutazioni del rischio peggiori, riducendo così l'onere amministrativo per gli operatori rispettosi della legge.

Gli emendamenti, una volta approvati dal Parlamento in seduta comune, costituiranno la posizione del Parlamento Europeo in vista dei negoziati con il Consiglio Europeo o il Consiglio dei Ministri (degli stati membri).

La sua decisione sulle proposte della Commissione è attesa per questo mese.

(da: lloydsloadinglist.com, 7 giugno 2018)

TRASPORTO INTERMODALE

HUPAC: TARIFFA FORFETTARIA PER IL TRASPORTO TRANSALPINO DAL 2024

Una tariffa forfettaria per i treni intermodali transalpini potrebbe ovviare alla carenza di sovvenzioni svizzere, ha suggerito la Hupac nel corso del proprio Evento Annuale svoltosi a Zurigo il 1° giugno scorso.

Le sovvenzioni svizzere a favore del trasporto combinato in questo corridoio saranno gradualmente eliminate a partire dal 2024.

Un notevole ribasso degli oneri di accesso ai binari potrebbe compensare la mancanza di fondi a partire da quel momento.



Queste sono state le argomentazioni del presidente della Hupac Hans-Jörg Bertschi quando ha parlato in occasione dell'evento.

Gli attuali altissimi prezzi di accesso ai binari per i transiti in Svizzera dovrebbero essere ridotti al livello dei paesi del corridoio, una "semplice, non discriminatoria misura che manderebbe un segnale immediato a favore dello spostamento modale" ha dichiarato.

La tariffa forfettaria potrebbe corrispondere all'equivalente di tre euro per km ferroviario, ha suggerito, basando questa stima su un confronto con gli oneri di accesso ai binari per i treni merci in Germania ed Italia.

Incremento della capacità

Ci si aspetta che approssimativamente due terzi delle attuali sovvenzioni pubbliche per il trasporto intermodale possano essere ridotte in ragione dei miglioramenti della produttività con l'apertura dei tunnel di base del Ceneri ed il profilo limite del corridoio da 4 metri, progetti che dovrebbero essere completati nel 2020.

Unitamente all'aggiornamento delle infrastrutture in Germania ed Italia, i parametri di produzione per l'intermodale dovrebbero migliorare in modo significativo.

Com'è stato spiegato da Nicolas Perrin, amministratore delegato della SBB Cargo, un peso maggiore del treno sino a 1.800 tonnellate consente il 13% di capacità in più.

I più lunghi treni da 730 metri aggiungono un altro 23% di capacità.

Il corridoio da 4 metri attraverso il Gottardo estende il mercato del 50% ed il progetto di digitalizzazione ECTS permette una maggiore frequenza dei treni, comportando un incremento della capacità del 20%.

Infine, l'aumento della velocità media dei treni da 50 a 75 km/h aggiungerà un altro 50% di capacità, illustra Perrin.

Malgrado queste impressionanti prospettive per la linea transalpina dopo il 2020, un terzo delle attuali sovvenzioni dovrebbero essere ancora concesse ai sensi degli attuali presupposti, ritiene la Hupac.

"Nel 2019, la Germania ridurrà gli oneri di accesso ai binari di un importo sino al 50% per un periodo di cinque anni, consentendo alle imprese ferroviarie di investire e di migliorare la competitività.

Incentivi sono in atto in Italia e sono in corso di discussione in altri paesi; la Svizzera dovrebbe fare lo stesso" dichiara Perrin.

Altri misure

Secondo Joris d'Incà, leader del settore della logistica alla Oliver Wyman, l'apertura del tunnel di base del Ceneri da solo non contribuirà a migliorare le prestazioni sull'asse nord-sud.

Anche l'efficienza, la puntualità e la riduzione dei tempi di trasporto sono decisivi, come ha dichiarato in occasione dell'Evento Annuale.

"Al fine di conseguire tempi tecnici più brevi ed una migliore puntualità lungo le tratte, è necessario gestire da un'origine unica le infrastrutture lungo l'asse nord-sud da capolinea a capolinea e sviluppare un prodotto commercializzabile.

La competitività del trasporto merci ferroviario può essere conseguita solo se i gestori delle infrastrutture si concentrano di più sulle specifiche esigenze del mercato, ad esempio per mezzo di minori interruzioni, brevi cambi e velocità medie più alte invece di un'isolata ottimizzazione della propria utilizzazione della capacità ed attività di costruzione".

Infatti RFI, SBB Infrastructure e DB Netz hanno predisposto congiuntamente una prima serie di 24 tracce giornaliere per l'orario 2019 con una riduzione dei tempi di trasporto del 25% fra Colonia e Milano.

"Un primo passo promettente" commenta Perrin.

Inoltre, la DB Netz sta preparando uno schema con il pagamento di penalità per i minuti di ritardo che sia asimmetrico a favore delle imprese ferroviarie ed incentivi la DB Netz a ridurre i disservizi.

(da: railfreight.com, 5 giugno 2018)

TRASPORTI ED AMBIENTE

LA COMPLESSITÀ DELLE REGOLE IMO 2020 SULLO ZOLFO PER I CARBURANTI BUNKER

L'ultima normativa ambientale relativa al trasporto marittimo e l'incombente regolamentazione del 2020 sui bunker costituiranno un punto centrale nella discussione che ci si aspetta avverrà ad Atene nel corso delle prossime due settimane.

Nel suo ultimo rapporto settimanale, il broker marittimo Intermodal nota che "fra i diversi argomenti scottanti che saranno discussi nel corso della settimana Posidonia, la regolamentazione della International Maritime Organization che entrerà in vigore a gennaio del 2020 e richiede alle navi di ridurre il contenuto massimo di zolfo dei loro carburanti allo 0,5% andrà senz'altro sotto i riflettori".

La discussione sui carburanti diventa sempre più interessante in seguito al recente rialzo del petrolio che ha portato il riferimento globale Brent al livello più alto dalla fine del 2014 sino a circa 80 dollari USA la settimana scorsa prima di riattestarsi a quasi 75 dollari USA.

La Intermodal afferma che "secondo l'ultimo rapporto della Morgan Stanley, oltre agli essenziali fondamentali ed alle esternalità politiche, i prezzi del petrolio subiranno serie conseguenze quando saranno vigenti le nuove regole del trasporto marittimo internazionale, che imporranno una revisione dei tipi di carburante prodotti dalle raffinerie, e spingeranno il greggio Brent fino a fargli raggiungere i 90 dollari USA al barile entro il 2020.

Un incremento della domanda dei carburanti a basso contenuto di zolfo farà aumentare la domanda di prodotti a distillazione media (diesel e gasolio marittimo), cosa che comporterà la significativa necessità di un quantitativo maggiore di greggio, inducendo altresì differenziali più alti fra il prezzo del greggio ed il prezzo dei prodotti raffinati e facendo impennare i prezzi del petrolio.

Di conseguenza, diversi carburanti ibridi (oli combustibili a contenuto di zolfo ultra basso) saranno commercializzati dalle raffinerie e dagli operatori commerciali; tuttavia, essi presentano diversi campanelli d'allarme (fra gli altri, le questioni legate alla compatibilità).

Pertanto, sembra davvero improbabile che le raffinerie, gli operatori commerciali e i fornitori di bunker si diano da fare per commercializzare una soluzione universale di prodotti di olio combustibile a basso contenuto di zolfo.

Questo provocherà un eccesso di offerta di olio combustibile ad alto contenuto di zolfo che ci si aspetta metta pressione alle raffinerie affinché producano più carburanti distillati”.

Secondo Ilias M. Lalaounis, broker acquisti e vendite alla Intermodal, “i dati del rapporto suggeriscono che i mercati dei distillati medi sono già piuttosto ristretti per quanto attiene l’offerta; in altre parole, che le scorte di diesel e gasolio nei principali hub di stoccaggio in Europa, negli Stati Uniti ed in Asia sono attualmente al di sotto delle loro medie stagionali quinquennali.

Prezzi del Bunker				
		25 maggio 2018	18 maggio 2018	Camb. % su base settimanale
MGO	Rotterdam	664,5	672,5	-1,2%
	Houston	696,0	703,5	-1,1%
	Singapore	685,0	698,0	-1,9%
380 cst	Rotterdam	432,0	441,5	-2,2%
	Houston	441,0	449,0	-1,8%
	Singapore	450,5	460,0	-2,1%
© Intermodal Research				

Allo stesso tempo, la domanda per questi distillati cresce annualmente di 600.000 barili al giorno dal 2011, accelerando sino a 800.000 barili al giorno nel corso degli ultimi trimestri.

Secondo studi recenti, ci si aspetta che il regolamento dell’IMU dia un impulso alla domanda di altri 1,5 milioni di barili al giorno entro il 2020 per soddisfare la domanda aggiuntiva di carburanti.

Poiché gli attuali fondamentali così come l’impatto del regolamento IMO puntano a prezzi del bunker più alti, la velocità ed il consumo delle navi sono ancora una volta sotto i riflettori.

Di conseguenza, l’installazione (o meno) di filtri depuratori suscita già un grosso dibattito fra gli armatori ed i noleggiatori.

Se la suddetta analisi si dimostra corretta ed un improvviso incremento della domanda di distillati medi si combina con la fornitura di prodotti a distillazione media così come con i prezzi del petrolio greggio e ad un eccesso di fornitura di olio combustibile ad elevato contenuto di zolfo, allora il differenziale di prezzo

fra il gasolio marittimo a basso contenuto di zolfo e l'olio combustibile ad alto contenuto di zolfo sarà senza dubbio notevole.

La domanda è per quanto tempo esisterà un grande divario di prezzo e se esso sarà sufficiente per il recupero del costo dell'investimento iniziale per l'installazione di un filtro depuratore.

In altre parole, ci si domanda se questo differenziale di prezzo incentiverà le raffinerie ad investire in installazioni ad alto costo e ad aggiornare le proprie attuali infrastrutture e quanto tempo ci vorrà per questo processo”.

Lalaounis ha aggiunto che “in un contesto di costi elevati dei bunker dopo il 2020, i noleggiatori molto probabilmente richiederanno agli armatori di navigare lentamente, laddove le navi dotate di filtri depuratori potranno fruire della flessibilità e massimizzare le entrate tonnellata-miglio.

Allo stesso modo, se la maggior parte della flotta naviga lentamente, unitamente al possibile incremento di tonnellaggio da demolire che non può essere adattato ai nuovi regolamenti ambientali, riteniamo che meno navi si facciano concorrenza sui carichi; cosa che probabilmente porterà il mercato verso l'alto.

Dopo tutto, per quanto i vantaggi derivanti dall'installazione di filtri depuratori specialmente sulle navi assetate di carburante siano chiari, assistiamo solo a poche ordinazioni di armatori e nuove costruzioni che includano i filtri depuratori a bordo, mentre la maggior parte delle ordinazioni recano la dizione “pronte per i depuratori”.

La nostra sensazione è che, a causa delle attuali condizioni di mercato, la maggior parte degli armatori adotta un approccio del genere “stiamo a vedere” ed attualmente frena i propri cavalli” ha concluso.

(da: hellenicshippingnews.com, 30 maggio 2018)

LEGISLAZIONE

LE NUOVE REGOLE MANDANO IL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CACCIA DI SOLUZIONI A BASSO CONTENUTO DI CARBONIO

Il settore del trasporto marittimo naviga in acque agitate.

L'IMO (International Maritime Organization), agenzia dell'ONU incaricata della regolamentazione del settore, nel corso di una riunione il mese scorso ha annunciato un duplice approccio finalizzato alla realizzazione di un settore del trasporto marittimo più pulito e più sostenibile.

In primo luogo, le navi adesso dovranno aderire a misure obbligatorie sull'efficienza energetica come l'istituzione di una gestione energetica e di piani di viaggio, la pulizia delle parti sottomarine della nave e l'introduzione di provvedimenti tecnici quali i sistemi di recupero del calore residuo al fine di ridurre le emissioni di gas serra.

In quello che è stato denominato "l'Accordo di Parigi" del settore, l'IMO ha dichiarato l'intento di dimezzare le emissioni di gas serra del settore entro il 2020 e di introdurre massimali allo zolfo sulle navi, il che significa che le navi dovranno ora utilizzare carburanti più puliti ma più costosi.

La meta finale è la completa eliminazione delle emissioni di gas serra.

In secondo luogo, l'organizzazione incoraggia i progetti finalizzati alla realizzazione di capacità che aiuterebbero gli armatori e le compagnie di navigazione a raggiungere gli obiettivi fissati dall'IMO.

Fra loro ci sono i piani per la gestione dell'efficienza come il miglioramento della programmazione del viaggio, modalità più efficienti di pulizia delle parti sottomarine delle navi e la ricerca e lo sviluppo.

Oscar Wezenbeek, direttore rivestimenti marini e protettivi presso la ditta di vernici e rivestimenti AkzoNobel che lavora molto con il settore, afferma che le nuove regole incoraggeranno le compagnie di navigazione ad investire più attivamente in pratiche sostenibili.

"La tendenza a demolire le navi che non si conformano alle nuove misure continuerà per i prossimi 5-10 anni" ha dichiarato nel corso di un'intervista con *EcoBusiness*, spiegando che è più economicamente vantaggioso per gli

armatori costruire nuove navi dotate di nuove tecnologie che soddisfino tutti i requisiti.

L'IMO ha diramato direttive in ordine al quantitativo di carburante che ad ogni nave è permesso di utilizzare, che sarà progressivamente ridotto.

Questa iniziativa è intesa ad incoraggiare l'innovazione ed a realizzare navi più efficienti riguardo al carburante e più rispettose dell'ambiente, ma al momento è probabile che le navi più vecchie che sono meno efficienti quanto al carburante siano ritirate.

"Altre tendenze più nell'immediato potrebbero essere le compagnie di navigazione che scelgono di utilizzare il gas naturale liquefatto, quelle che si impegnano ad effettuare la lenta navigazione (riducendo la velocità di una nave per risparmiare carburante e ridurre le emissioni) e quelle che sperimentano diversi tipi di motori" sottolinea Wezenbeek.



Altre modalità per ridurre le emissioni da parte del settore

comprendono le misure progressive a breve termine come il miglioramento della progettazione dello scafo e dell'elica, che potrebbero ridurre le emissioni sino al 5%.

Gli armatori possono prendere in considerazione l'energia eolica per spingere le navi ed installare strutture di stoccaggio dell'energia.

Questioni di trasporto marittimo

Il trasporto marittimo rappresenta poco più del 2% delle emissioni mondiali.

Ma con i traffici globali in aumento e poiché il trasporto marittimo resta il metodo più efficiente per trasportare le merci, le misure annunciate dall'IMO sono di massima importanza per ripulire il settore, dichiara Wezenbeek.

Wezenbeek aggiunge che un altro modo con il quale il settore del trasporto marittimo può ridurre le emissioni è quello di scegliere il giusto rivestimento per le sue navi.

Ad esempio, la gamma Intersleek di rivestimenti marini esenti da biocidi della AkzoNobel evitano le incrostazioni biologiche che si verificano quando gli organismi marini crescono sullo scafo della nave e fanno aumentare la resistenza.

Evitando la formazione di incrostazioni e riducendo la resistenza, le navi usano meno carburante e producono meno emissioni.

Il rivestimento in questione è stato utilizzato nei sistemi galleggianti per la cattura della plastica del The Ocean Cleanup, un ambizioso progetto finalizzato alla completa rimozione della plastica dai mari iniziato con il Great Pacific Garbage Patch.

Una tecnologia più avanzata per la prevenzione delle incrostazioni è attualmente in fase di lavorazione.

Unitamente alla società di elettronica Royal Philips, la AkzoNobel punta ad utilizzare gli UV-LED (diodi che emettono luce ultravioletta) al fine di prevenire tutti i tipi di incrostazioni, compresa la melma.

La AkzoNobel dal 2014 realizza un sistema di crediti sull'emissione di anidride carbonica per i clienti dei suoi prodotti Intersleek.

Per ogni tonnellata verificata di CO₂ che una compagnia di navigazione rimuove dall'atmosfera o fa in modo da evitare che si produca, viene concesso un credito relativo al carbonio che può essere scambiato sui mercati mondiali del carbonio.

Finora, la AkzoNobel ha assegnato 1,2 milioni di dollari di crediti sul carbonio alle compagnie di navigazione che stanno ripulendo le proprie attività.

Al di là dei rivestimenti, Wezenbeek indica la digitalizzazione e la tecnologia quale tendenza che indirizzerà il settore del trasporto marittimo verso un cammino più compatibile con l'ambiente.

"Le navi vengono ora equipaggiate con sensori che generano un sacco di dati che ci mettono in condizione di assumere decisioni più efficaci e sostenibili" afferma.

"Il servizio digitale della ditta, denominato Intertrac Vision, si serve di questi punti di dati, dell'intelligenza artificiale e della tecnologia dei droni per mostrare ai clienti previsioni accurate in ordine ai potenziali risparmi di carburante e di CO₂ offerti dai nostri rivestimenti" spiega.

L'IMO incoraggia l'uso di tecnologia nei progetti finalizzati alla realizzazione di capacità e nel miglioramento degli altri aspetti del modello aziendale.

Ad esempio, l'Intertrac Vision consente ai clienti di prevedere quanto spesso essi debbano riverniciare le proprie navi sulla base delle loro rotte commerciali e dei dati relativi a navi e mari.

Ciò contribuisce a ridurre i residui ed a far risparmiare sui costi.

Wezenbeek aggiunge che la tecnologia può contribuire ad attenuare alcuni pericoli delle operazioni nei cantieri navali quando si tratta di applicazioni ed ispezioni riguardo ai rivestimenti, dal momento che alcuni compiti diventano digitalizzati.

Ne deriva un forte impulso per la società a diffondere la consapevolezza dell'importanza di pratiche sostenibili e soluzioni di prodotto.

Ad esempio, la AkzoNobel si è aggregata alla Volvo Ocean Race con l'intento di creare opportunità di discussioni fra varie organizzazioni in ordine alla riduzione dei rifiuti marini.

Wezenbeek pensa che le iniziative di pulizia debbano essere integrate con l'aumento della consapevolezza perché "dobbiamo affrontare le cause profonde del perché c'è la plastica nei nostri mari".

La sostenibilità, afferma Wezenbeek, non può essere una cosa in più e ha senso dal punto di vista economico.

"Gli annunci [dell'IMO] dimostrano che il settore sta iniziando ad assumersi le proprie responsabilità.

Questo è un fantastico passo nella direzione giusta ma per noi è importante andare ben oltre" dichiara.

(da: hellenicshippingnews.com, 4 giugno 2018)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

L'ATTUAZIONE DELLA TECNOLOGIA POTREBBE COSTITUIRE LA MAGGIORE PROBLEMATICHE PER LA STANDARDIZZAZIONE DEI DATI

Il settore del trasporto merci assiste alla creazione di milioni di punti dati nella sua prassi di tutti i giorni ed ora si sta risvegliando in una realtà in cui l'uso dei dati e l'attività decisionale alla luce delle analisi rappresenta un approccio che potrebbe contribuire a promuoverne la crescita.

Ma uno dei problemi intrinseci correlati ai grandi numeri è la standardizzazione, la carenza della quale può rendere inutile le serie di dati.

La standardizzazione dei dati è essenziale nel settore del trasporto merci e, poiché nello scenario ci sono un sacco di portatori di interessi, mettere tutti quanti attorno a un tavolo per concertare una standard comune è un problema.

Jan Unander, coordinatore della DOITS (Data Openness In Transport Solutions), sta cercando di affrontare tale problema in Europa mediante la realizzazione di una piattaforma in cui tutte le parti coinvolte possano discutere le questioni che affliggono il sistema.

"Ho assunto questa iniziativa nel 2013 dopo averne parlato con la Volvo Trucks che si lamentava del ritmo lento della standardizzazione delle interfacce di programmazione di un'applicazione nell'ecosistema dei trasporti" afferma Unander.

"Ho invitato importanti produttori europei di camion, operatori delle telecomunicazioni, fornitori di sistemi satellitari e fornitori di soluzioni per la gestione della flotta post-vendita e ho organizzato un incontro per cercare un modo di approcciare questa problematica".

La strategia della DOITS è quella di mettere assieme le parti più forti del mercato e fornire loro una piattaforma in cui esse possano addivenire ad un accordo e realizzare l'armonizzazione nel settore.

"La DOITS crede nel potere del sistema commerciale e nel fatto che quando i principali soggetti si mettono assieme la standardizzazione si realizza più alla svelta che se fossero le iniziative politiche la forza trainante" dichiara Unander.

Unander ribadisce che per fare passi avanti è fondamentale per il settore "concordare qualcosa" di coerente ed includerlo nelle sue soluzioni.

“Noi non lavoriamo con gli algoritmi.

Invece ci concentriamo su come le strategie di marketing che combinano più offerte distinte armonizzano dati inconfutabili come l’accesso/spento e lo 0/1, dove le definizioni dei dati o come essi vengono generati possano divergere e, quando vengono utilizzati in un contesto più grande, comportano misure compatibili” sostiene.

“Il problema con gli algoritmi è che le imprese si fanno i propri e ritengono di avere i migliori e che cercare di convincere la gente con standard di interfaccia di programmazione di un'applicazione è difficile”.

I dati che vengono generati oggi mancano di uniformità dal momento che le società li definiscono con discrezione, ingenerando confusione fra gli utenti di soluzioni diverse per i sistemi di gestione delle fibre.

La DOITS si concentra su dati che sono essenziali per la realizzazione di servizi e punta a contribuire alla creazione di uno standard comune per i dati che possa essere universalmente vantaggioso.

“Se riuscissimo ad essere d’accordo su alcune cose essenziali, potrebbe essere più facile per gli utenti finali fidarsi dei dati ed avere un mercato che davvero utilizzi i dati dei sistemi di gestione delle fibre per diventare efficienti, migliorare la sicurezza e ridurre l’impatto ambientale” afferma Unander.

La DOITS ha escogitato specifiche misure chiave che vengono definite dal suo gruppo di lavoro.

Uno di tali parametri è la misura relativa al minimo neutro della marca di camion che viene utilizzata quando si calcola il consumo di carburante, considerato come una delle principali variabili negative dei dati del camion e che viene altresì utilizzata come criterio per determinare l’efficienza degli autisti.

“È importante notare che la DOITS non standardizza, ma aiuta gli operatori a decidere di cambiarlo nei propri software ed a realizzare l’armonizzazione” dichiara Unander.

Sono i produttori dei camion quelli che davvero fanno la standardizzazione e la DOITS lavora a stretto contatto con loro quale gruppo di consulenza.

Recentemente, Unander è stato affascinato dall’idea della catena di blocchi e del suo potenziale per introdurre affidabilità e trasparenza nella standardizzazione dei dati.

La DOITS ritiene che per supportare l’attuazione della catena di blocchi sarebbe ideale l’armonizzazione con l’obiettivo di standardizzare alla fine lo

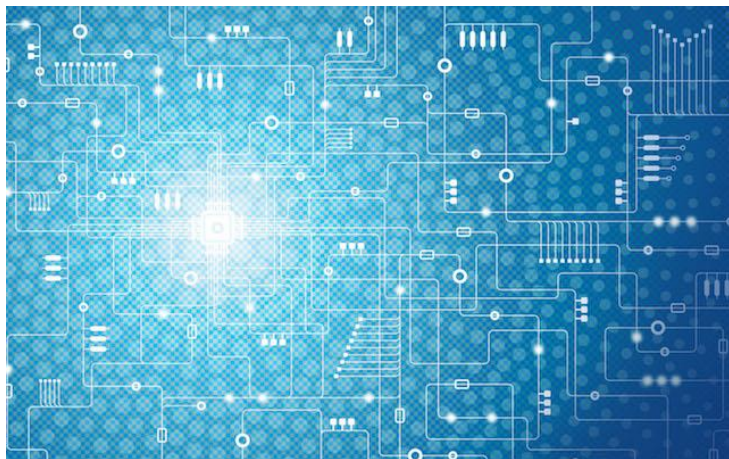
scambio di ID del numero di identificazione del veicolo fra il rimorchio ed il camion nel corso di una situazione di connessione, allo scopo di far sì che gli equipaggiamenti vengano abbinati in modo corretto.

“Per conseguire tale risultato, abbiamo bisogno di coinvolgere i fornitori che procurano EBS (sistemi di frenata elettronici) per i rimorchi.

I loro software sono predisposti per conservare una registrazione del numero di identificazione del veicolo del rimorchio e se il numero stesso può essere scambiato fra il rimorchio ed il camion, sull'EBS CAN bus, viene creata una funzione affidabile per questa stretta di mano” afferma Unander.

“Se il numero di identificazione del veicolo si combina con una posizione ed un orario del camion e del rimorchio quando vengono agganciati e sganciati, viene creata un'informazione attendibile di quando e dove la raccolta e la consegna del rimorchio viene eseguita.

Il camion inoltre mostrerà la propria posizione in tutto il viaggio di modo che le merci vengano seguite in tempo reale tramite il numero d'identificazione veicolare del rimorchio”.



Il problema in questo caso è più organizzativo che tecnologico, asserisce Unander.

“La gente che compra rimorchi non sempre inserisce il numero d'identificazione veicolare del rimorchio nel sistema EBS, ma piuttosto un numero di serie dei propri rimorchi o qualche ID come un nome e talvolta solo una parte del numero d'identificazione veicolare.

Questo fa sì che i dati che escono dallo EBS CAN non siano coerenti” afferma.

A parte ciò, i produttori camion non hanno inserito una funzione nei propri sistemi elettronici che richieda il numero d'identificazione veicolare del rimorchio.

La DOITS ha proposto questa funzione al gruppo per la standardizzazione dei sistemi per la gestione delle fibre della ACEA affinché la immetta in tutti i veicoli pesanti europei, cosa che è stata accettata in occasione della sua riunione a giugno 2017.

La vera problematica adesso è quella di definire l'esatto dettaglio che il camion avrebbe bisogno di chiedere all'autista per acquisire il numero d'identificazione veicolare.

Ciononostante, è stato fatto un gran lavoro riguardo alla standardizzazione e tutto quello che resta da fare è l'attuazione.

Perché essa funzioni, il prerequisito generale è che occorre che le aziende coinvolte nel far sì che questi tipi di funzioni si avverino abbiano un interesse equilibrato, in cui tutte le parti impegnate in una transazione supportino una soluzione specifica e ed abbiano un tornaconto personale in essa.

E questo lo si può vedere ovunque, compresa la situazione del numero d'identificazione veicolare.

Idealmente la DOITS punta a far sì che il camion colleghi il proprio numero d'identificazione veicolare al rimorchio ma i produttori di camion oggi non lo supportano, dal momento che non hanno alcun incentivo a farlo e così non è possibile lo scambio bidirezionale di dati in ordine al numero d'identificazione veicolare.

Per quanto uno standard possa essere facilmente implementato in nuovi rimorchi, la vera problematica consiste anche nell'aggiornare i software negli attuali rimorchi, di modo che gli autisti ed i coordinatori del trasporto possano disporre di numeri d'identificazione veicolare precisi nel loro sistema.

"Ci si presenta una questione complicata quando c'è un cattivo funzionamento. Tecnicamente non è così difficile, ma metterlo in atto è problematico" afferma Unander.

La catena di blocchi potrebbe essere una stella polare, ma Unander avanza dubbi sulla tecnologia utilizzata per realizzare soluzioni brevettate multiple invece di uno standard libero.

"I problemi che dobbiamo affrontare circa le comunicazioni fra camion e rimorchio in relazione a come i dati generati vengono definiti e consegnati potrebbero essere diversi fra soggetti differenti e catene di blocchi brevettate e questo potrebbe determinare una situazione simile a quella in cui siamo" sostiene.

La chiave consiste nel far sì che tutti quanti siano d'accordo su un modo specifico di definire, misurare e registrare i dati, cosa che potrebbe richiedere un bel po' di tempo.

Sviluppare uno standard libero non dovrebbe costituire un ostacolo allo sviluppo del prodotto o per l'azienda di per se stessa e sarebbe interessante vedere quanto tempo ci vuole alle imprese per mettersi assieme e trovare il denominatore comune per la realizzazione di una piattaforma trasparente in cui i dati si possano condividere facilmente.

(da: freightwaves.com, 1° giugno 2018)

STUDI E RICERCHE

LE PREVISIONI DEI LEADER DEL SETTORE SUL FUTURO DEL TRASPORTO CONTAINERIZZATO

Secondo una nuova indagine, le previsioni dei leader del settore circa il futuro del trasporto containerizzato nei prossimi 25 anni suggeriscono che i principali protagonisti cambieranno e che i flussi di traffico diventeranno più equilibrati, mentre la digitalizzazione e l'automazione svolgeranno un ruolo sempre più incisivo, ma è probabile che le caratteristiche materiali restino sostanzialmente le stesse.

In coincidenza con il suo 50° anniversario, la ditta di assicurazioni di primo piano nel settore del trasporto merci internazionale TT Club, unitamente alla ditta di consulenze aziendali globali McKinsey, ha pubblicato il 6 giugno un rapporto di qualità ad ampio raggio intitolato *"Nuovo mondo intrepido? – Il trasporto containerizzato nel 2043"* che riassume il pensiero e le opinioni dei responsabili del settore su cosa riserva il futuro per il settore containerizzato nei prossimi 25 anni.

Invece di concentrarsi su una ricerca puramente quantitativa ed un'analisi delle tendenze, gli autori del rapporto hanno intervistato oltre una trentina di leader del settore assai rispettati ed esperti di un'ampia sezione trasversale del settore medesimo.

A detta degli autori, l'intento è quello di conseguire una conoscenza qualitativa in ordine alle impressioni ed alla fiducia della gente che ha la più grande esperienza nel settore ed è nella migliore situazione per predire il suo futuro.

Fra loro ci sono i consiglieri di amministrazione del TT Club, ma significativamente anche altri professionisti della filiera distributiva, intermediari finanziari, studi legali ed innovatori dirompenti.

Gli autori affermano che sono state sollevate importanti questioni in ordine a:

- il futuro della crescita dei traffici: ad esempio, la globalizzazione e le politiche relative ai traffici, l'industrializzazione, la geografia della produzione con la robotica e la stampa in 3D, le tendenze della containerizzazione e l'evoluzione delle abitudini dei consumatori;

- quali potrebbero essere le reali fonti di creazione di valore che andranno avanti: ad esempio, la flessibilità di scala, il consolidamento e l'integrazione, la produttività, le filiere distributive più prevedibili, le prestazioni ambientali;
- chi "vince": ad esempio, come possano evolvere gli odierni capitani d'industria per cogliere le opportunità, gli operatori diventeranno più verticalmente integrati, o i "nativi digitali" comprese le start-up e le ditte di commercio elettronico rimodelleranno il settore.

"Lo sviluppo della containerizzazione nel corso degli ultimi cinquant'anni è ben documentato" nota il TT Club.

"Il settore è ora ben affermato al centro dei traffici internazionali, dato che oltre il 90% dei beni di consumo e molte materie prime vengono spediti in queste scatole metalliche.



Ma malgrado il successo del container, i ritorni per l'operatore medio di trasporto containerizzato di linea o per lo spedizioniere sono rimasti indietro rispetto al costo del capitale nel corso degli ultimi due decenni.

Ci sono stati solo alcuni vincitori che hanno trovato una formula sostenibile per la creazione di valore.

Pertanto, cosa cambierà in futuro oppure continuerà il familiare ciclo di espansione e contrazione?".

In seguito alla ricerca, il TT Club e la McKinsey hanno tracciato cinque conclusioni di carattere generale riguardo a dove sta andando il settore e poi hanno esaminato quattro specifici potenziali scenari futuri unitamente alle loro implicazioni.

Due di questi scenari si incentrano sulla digitalizzazione e due sullo sviluppo dei traffici o della sua mancanza.

Nel "*Nuovo mondo intrepido?*" si riportano cinque conclusioni di carattere generale:

1. è improbabile che le caratteristiche materiali del settore cambino, dal momento che il container e le navi che lo trasportano esisteranno ancora nei prossimi 25 anni;
2. i flussi commerciali diventeranno più equilibrati nell'ambito delle direttrici di traffico dal momento che le entrate convergono fra l'Asia orientale e le

economie sviluppate, mentre le economie emergenti in Asia meridionale ed in Africa “si mettono in pari”;

3. l’automazione sarà ampiamente adottata nella filiera del valore, specialmente nelle aree terrestri dei porti, nei terminal, nelle ferrovie e nell’autotrasporto, allo scopo di sbloccare significative efficienze;
4. il digitale, i dati e le analisi causeranno un sostanziale spostamento delle fonti di creazione del valore ed i clienti si aspetteranno un alto livello di affidabilità, trasparenza e di facilità d’uso;
5. i leader del settore nel 2043 sembreranno molto diversi; alcuni si consolideranno, altri potrebbero cambiare il proprio modello aziendale.

Alcuni saranno “nativi digitali”, ovvero le start-up o gli operatori di commercio elettronico, i quali ottimizzeranno la tratta di trasporto containerizzato della propria filiera distributiva.

Tessendo queste conclusioni di carattere generale, il rapporto identifica “le fonti primarie della creazione di valore per il settore”, inducendo un dibattito assai importante in ordine a se il futuro verrà sostanzialmente indirizzato dai traffici o dalla digitalizzazione.

Da ciò, gli autori traggono quattro possibili prospettive per il futuro:

1. lo sconvolgimento digitale è un mondo in cui l’attuale settore viene sconvolto da nuovi soggetti che sfruttano il digitale, i dati e le analisi per ottimizzare la filiera di valore da un capo all’altro;
2. la reinvenzione digitale prevede che l’attuale settore si digitalizzi in modo massiccio ed assicuri nuovi servizi a valore aggiunto ai propri clienti;
3. la terza ondata di globalizzazione presuppone che altre economie, come l’India e l’Africa, comprendano il proprio potenziale di produzione ed esportazione, mentre il digitale riduce le frizioni nelle filiere distributive globali e sprona la continua crescita dei traffici;
4. il “container apicale” ed il consolidamento fanno immaginare un futuro in cui le guerre commerciali, le tensioni geopolitiche e l’esternalizzazione dei servizi aziendali comportino il raggiungimento del culmine ed il completo declino dei traffici internazionali, costringendo gli operatori a consolidarsi ulteriormente.

Concludono gli autori: “Prepararsi ad una tale gamma di prospettive sarebbe oneroso persino per la più agile e previdente delle imprese.

Tuttavia, ci sono alcune iniziative “senza rimpianti” che gli operatori del settore potrebbero adottare ora per assicurare la flessibilità in futuro, fra cui: prestare

maggiore attenzione alla dinamica che circonda il consumatore finale (come l'innovativo commercio elettronico al dettaglio e la logistica dell'ultimo miglio), la realizzazione di una disciplina organizzativa riguardo al monitoraggio dei "punti d'innescio" che stanno dietro ai diversi futuri, nonché la digitalizzazione e l'automazione radicale".

Charles Fenton, amministratore delegato del TT Club, commenta: "Noi riteniamo che il settore del trasporto containerizzato dovrà affrontare la sfida apportata dal cambiamento dell'ambiente ad opera della tecnologia, ma confidiamo che un settore che ha dimostrato di sapersi adattare al cambiamento crescerà per ovviare a tali problematiche.

La semplicità e la modularità del contenitore lo hanno reso la modalità prescelta per il trasporto di molte merci in tutto il mondo.

Questo esame della sapienza e lungimiranza dell'opinione pubblica del settore è, crediamo, rilevante in merito all'esplorazione riguardo a come tali forze svilupperanno l'ambiente di trasporto containerizzato da qui al 2043".

Martin Joerss, socio anziano della McKinsey, commenta: "Più di 50 anni dopo l'introduzione del container, il settore del trasporto containerizzato si trova di fronte all'aumento rivoluzionario del digitale, dei dati, dell'analisi e dell'automazione.

C'è tutta una serie di scenari futuri in cui il digitale cambia sostanzialmente l'economia del settore – a vantaggio sia dei clienti che dei partecipanti al settore – ma conseguire ciò richiederà lungimiranza ed un'esecuzione continua".

Ulteriori particolari, compresa una completa trascrizione del rapporto, sono reperibili consultando il sito:

www.ttclub.com/tomorrow

(da: lloydsloadinglist.com, 6 giugno 2018)

SICUREZZA E PROTEZIONE

COME ELIMINARE LE PREOCCUPAZIONI IN ORDINE ALLA SICUREZZA DELLE NAVI ELETTRICHE ED IBRIDE

Poiché un numero sempre maggiore di navi stanno diventando elettriche od ibride nell'ambito dell'impegno a decarbonizzare il settore del trasporto marittimo ed a proteggere l'ambiente, il ruolo delle batterie agli ioni di litio in questa fase di transizione continua a crescere.

A fianco di questa crescita, aumentano le preoccupazioni in ordine all'uso delle batterie agli ioni di litio e specificamente riguardo al rischio di incendio che esse presentano per quelle navi ed al correlato problema dello spegnimento degli incendi in mare.



Qui *Government Europa* esamina un certo numero di rischi che gli incendi pongono alle navi elettriche e ibride dotate di batterie agli ioni di litio ed a come l'innovazione e l'impegno normativo stiano venendo coordinati in tutta Europa per eliminare le problematiche dell'instabilità termica e delle altre complicazioni che le nuove tecnologie possono causare a queste nuove e più ecologicamente corrette navi.

Una stima degli effetti del rischio d'incendio sulle navi

Le navi elettriche ed ibride adesso spaziano dai traghetti passeggeri alle navi di rifornimento in alto mare che lavorano per assicurare la sicurezza delle essenziali operazioni delle piattaforme petrolifere.

In conseguenza della elettrificazione ed ibridizzazione di queste navi, esse adesso fanno molto più affidamento sull'energia derivante dal litio.

Le navi consumano grandi quantità di energia ed alcune di loro possono presentare circa un migliaio di moduli.

Sebbene la tecnologia abbia dimostrato di essere allo stesso tempo affidabile ed efficace, le preoccupazioni circa la sicurezza hanno altresì indotto qualche

esitazione da parte degli operatori navali nel convertire le proprie navi ad adottare la tecnologia.

Nel 2017 la Cina ha varato la prima nave mercantile elettrica al mondo che rapidamente è divenuta un esempio del potenziale dell'alimentazione elettrica nel trasporto marittimo, evidenziandone sia la fattibilità che la praticità.

In futuro, si prevede che la maggior parte delle navi mercantili presto utilizzerà qualche forma di stoccaggio di energia elettrica e gli ioni di litio sono diventati una delle opzioni prioritarie per gli operatori navali.

Le batterie basate sugli ioni di litio offrono un patrimonio di vantaggi: sono convenienti, leggere ed efficaci e presentano meno pericoli per l'ambiente rispetto alle loro alternative.

Malgrado ciò, il grande quantitativo di energia che esse sono in grado di generare crea un incremento del rischio di incendio od esplosione che possono essere disastrosi per gli esseri umani, per la nave stessa o quanto meno per il suo carico.

Il problema dell'instabilità termica

Dal momento che non tutti i sistemi di batterie vengono realizzati ugualmente con gli stessi sistemi di sicurezza, sia i test che la certificazione dello stoccaggio energetico a bordo delle navi hanno assunto un ruolo più importante.

Anche alla luce di questo, vengono espresse richieste di iniziative per ridurre ulteriormente il rischio.

Uno dei rischi maggiori indotti dalle batterie è costituito dall'instabilità termica, che può verificarsi quando le celle agli ioni di litio:

- sono soggette ad abuso meccanico;
- presentano difetti interni di produzione; oppure
- operano al di sopra o al di sotto di un appropriato voltaggio o un'appropriata temperatura.

Ne consegue che si genera il calore all'interno delle celle, comportando una reazione fra il catodo e l'elettrolita.

Di conseguenza, la temperatura delle celle si incrementa sino ad un punto in cui la cella inizia a secernere gas tossici ed infiammabili.

Se dovesse verificarsi l'innesco, i gas potrebbero provocare un incendio che sarebbe molto difficile da estinguere e che, nel caso vi fossero a bordo un bel po' di batterie, potrebbe anche diffondersi assai rapidamente.

Per questa ragione, occorrono soluzioni intelligenti per la sicurezza allo scopo di far sì che le batterie non siano vulnerabili all'innesco nel corso dell'instabilità termica, ovvero che quanto meno siano in atto misure appropriate per l'estinzione degli incendi.

L'applicazione delle soluzioni per la sicurezza dello stoccaggio energetico in mare

Finora le soluzioni disponibili sul mercato cercano di ridurre la temperatura interna delle batterie.

Queste tecnologie puntano a mantenere temperature operative sicure per le batterie agli ioni di litio a bordo delle navi elettriche ed ibride che possano prevenire le condizioni che siano propizie gli incendi a bordo.

A tale riguardo, nello scorso mese di marzo, la società di classificazione DNV GL con sede ad Oslo in Norvegia ha annunciato che avrebbe lanciato un progetto di sviluppo congiunto allo scopo di analizzare l'uso delle batterie agli ioni di litio in tutto il settore del trasporto marittimo e occuparsi dei problemi inerenti alla sicurezza.

Come riportato da *Ship Technology*, Benjamin Gully, capo ingegnere della DNV GL, ha dichiarato: "Sono state poste in atto regole che coprono un sacco dei pericoli relativi alle batterie agli ioni di litio, ma esiste una reale opportunità per il settore di trarre vantaggio in termini sia del livello totale di sicurezza che di efficienza del processo di approvazione mediante l'incremento del livello di conoscenza del settore attraverso i dati tecnici e le risposte alle domande difficili.

Il progetto mira al raggiungimento di diversi obiettivi e fra le sue priorità ci sono:

- lo sviluppo e la valutazione di un modello di sicurezza che si basi su conoscenze acquisite in precedenza;
- il lancio e l'implementazione di una valutazione del rischio per le batterie agli ioni di litio;
- l'istituzione di un programma di test che cerchi di stabilire la sicurezza delle batterie;
- la realizzazione di un simulatore di sicurezza;
- l'introduzione ed il perfezionamento degli strumenti di analisi; e

- la gestione e la diffusione del progetto, che possono essere di impulso sia per i requisiti che per la regolamentazione.

Malgrado l'esistenza di notevoli ricerche che hanno cercato di occuparsi dei rischi correlati alle batterie agli ioni di litio, l'instabilità termica è ancora la preoccupazione prevalente.

Oliver Chabilan, ingegnere addetto allo sviluppo del prodotto spaziale alla Skeleton Technologies, aggiunge: "Sebbene ci siano stati significativi progressi con le batterie agli ioni di litio, è ancora possibile che esse possano soffrire di instabilità termica ed incendiarsi".

Quale solo sistema di sicurezza che attualmente si sia dimostrato idoneo alla prevenzione dell'instabilità termica, il liquido refrigerante funge allo scopo di evitare che le batterie entrino in quello stato attraverso l'estrazione di più calore di quanto le celle siano in grado di produrre.

La soluzione prevede un circuito chiuso a bassa pressione di grandi volumi di acqua fredda che viene fatta circolare nelle batterie e che si è dimostrata assai efficace nella repressione della potenziale infiammabilità delle batterie agli ioni di litio, le quali restano un elemento decisivo per rafforzare la sicurezza sulle navi elettriche ed ibride, agevolando una più ampia elettrificazione del settore globale del trasporto marittimo.

(da: hellenicshippingnews.com/governmenteuropa.eu, 12 giugno 2018)

CONFERENZE E CONVEGNI

LA 6^A UIC GRFC (GLOBAL RAIL FREIGHT CONFERENCE) – GENOVA, 26-28 GIUGNO 2018

L'associazione ferroviaria internazionale UIC, unitamente alla FS Ferrovie Italiane, sta organizzando la 6th *Global Rail Freight Conference*.

Tutti i principali attori del trasporto merci ferroviario e della logistica globale si scambieranno le proprie opinioni nel corso di due giornate all'insegna del motto "Integrazione modale al servizio della distribuzione globale".

La 6^a UIC GRFC (*Global Rail Freight Conference*), uno dei principali eventi dedicati al trasporto merci ferroviario ed alla logistica a livello globale, si svolgerà dal 26 al 28 giugno 2018 a Genova in Italia.



Questo evento è un punto di riferimento per tutti gli attori della filiera logistica.

Dopo il successo della 5^a edizione svoltasi nel 2016 a Rotterdam in collegamento con la *TEN-T Days* della Commissione Europea, la 6^a edizione della Global Conference viene organizzata in stretta collaborazione fra UIC e FS Ferrovie Italiane.

L'ubicazione sarà quella della storica sede di Palazzo Ducale a Genova.

La 6th UIC GRFC si svolgerà con il patrocinio della Regione Liguria ed il supporto di un certo numero di organismi ed associazioni internazionali fra cui OTIF, CIT, BIC, ESC, IHHA, UIP, UIRR e UN Ro-Ro.

BIC, Alstom ed Ansaldo sponsorizzeranno l'evento.

Le UIC Global Rail Freight Conferences sono eventi unici nel corso dei quali tutti gli attori che collaborano alla filiera logistica mondiale si incontrano per scambiare le proprie opinioni sugli sviluppi di mercato e tecnologici che stanno modellando il settore.

La Conferenza punta a promuovere un cambio di mentalità a favore dell'inclusione della ferrovia nelle soluzioni di trasporto multimodale ed a

fornire opportunità di messa in rete per coloro che sono impegnati nello sviluppo di servizi ferroviari, come le imprese di trasporto merci ferroviario e gli operatori multimodali, le società di logistica, i caricatori e gli spedizionieri, i porti e le linee di navigazione, il settore dell'autotrasporto, i rappresentanti delle organizzazioni internazionali e dei governi, i ricercatori, le università e le start-up.

I rappresentanti delle istituzioni, delle imprese e del mondo della logistica si scambieranno le rispettive opinioni e discuteranno sulle seguenti principali questioni:

- mega-tendenze nella logistica globale;
- la corsa verso la sostenibilità;
- finanza sostenibile;
- tecnologia della catena di blocchi;
- globalizzazione, innovazione e capacità di collegamento;
- sviluppi dei corridoi di trasporto merci ferroviario e nuova Via della Seta Ferroviaria;
- integrità della filiera logistica.

La *UIC GRFC* sarà aperta ufficialmente con la partecipazione del presidente della UIC ed amministratore delegato di FS Italiane Renato Mazzoncini, del direttore della UIC Jean-Pierre Loubinoux, del vice sindaco di Genova con delega alla mobilità ed al trasporto pubblico Stefano Balleari, dal presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e da Elizabeth Werner, direttrice trasporti terrestri della Commissione Europea.

Rappresentanti di alto livello della Commissione Europea, della Banca Mondiale, della OTIF, della UNECE, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, di Mercitalia (FS Italiane), della SUM4All della Banca Mondiale, della CCTT così come di vari attori in rappresentanza delle ferrovie, della logistica, dei caricatori e dei clienti nonché dell'ecosistema digitale interverranno nel corso delle varie sessioni e delle tavole rotonde.

In particolare, il presidente del BIC e segretario generale di C.I.S.Co. Giordano Bruno Guerrini parteciperà il 28 giugno alla 7^a sessione sulla "Integrità della Filiera Logistica".

Il programma aggiornato della conferenza *UIC GRFC 2018* può essere consultato visitando il sito: www.uicgrf.org.

(da: uicgrfc.org, 14 giugno 2018)

IN CALENDARIO

- 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.