

# Notiziario

30 giugno 2019

*Link road, rail, sea!*

Centro Internazionale Studi Containers

**ANNO XXXVII**  
**Numero del 30 giugno 2019**

**PORTI**

VEICOLI AUTONOMI: LA IAPH PUBBLICA UN RAPPORTO RIGUARDO ALL'IMPATTO SUI PORTI Pag. 3

**TRASPORTO MARITTIMO**

LA GUERRA COMMERCIALE USA-CINA POTREBBE COMPORTARE VANTAGGI  
PER IL TRASPORTO MARITTIMO ..... " 6

**TRASPORTO FERROVIARIO**

I RESPONSABILI DELLE INFRASTRUTTURE DELL'UNIONE EUROPEA DISCUOTONO  
SUL FUTURO DEL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO ..... " 9

**TRASPORTO INTERMODALE**

BRUSCO DECLINO DEI TRAFFICI CAMIONISTICI REGNO UNITO-UNIONE EUROPEA ..... " 9

**TRASPORTI ED AMBIENTE**

FUNZIONARIO DELL'UNIONE EUROPEA DICHIARA CHE SE NECESSARIO GLI OBIETTIVI  
DI DECARBONIZZAZIONE DEL TRASPORTO SARANNO RIVISTI ..... " 12

**INDUSTRIA**

IL FUTURO DELL'IDROGENO: COGLIERE LE OPPORTUNITÀ ODIERNE ..... " 16

**LOGISTICA**

DHL DI NUOVO IN TESTA ALLA CLASSIFICA MONDIALE DEI 3PL ..... " 23

**PROGRESSO E TECNOLOGIA**

LA REALIZZAZIONE DELLA CITTÀ INTELLIGENTE ..... " 26

**STUDI E RICERCHE**

NUOVE ROTTE COMMERCIALI DESTINATE A CONTRIBUIRE A FAR FRONTE ALLA DOMANDA  
A LUNGO TERMINE DI TRASPORTO MERCI ..... " 30

**REEFER**

LA TOTE MARITIME PUERTO RICO AGGIUNGE 220 UNITÀ REFRIGERATE NATURALINE®  
DELLA CARRIER TRANSICOLD ..... Pag. 33

**IN CALENDARIO** ..... " 36

**30 giugno 2019**

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

## PORTI

### **VEICOLI AUTONOMI: LA IAPH PUBBLICA UN RAPPORTO RIGUARDO ALL'IMPATTO SUI PORTI**

Mentre la MSC (Maritime Safety Committee) dell'IMO la scorsa settimana a Londra ha consegnato un lavoro preliminare circa un esercizio normativo esplorativo per il trasporto marittimo autonomo, la IAPH pubblica le conclusioni di un rapporto preliminare sulle implicazioni dei veicoli autonomi terrestri, marittimi ed aerei per i porti.

La IAPH (International Association of Ports and Harbors) ha pubblicato uno studio condotto dalla Fraunhofer CML in collaborazione con l'Autorità Portuale di Amburgo sull'impatto dei veicoli autonomi (marittimi, aerei e terrestri) rispetto alle esigenze infrastrutturali portuali.

Il rapporto analizza in maniera assai dettagliata l'impatto degli attuali sviluppi a breve, medio e lungo termine nella tecnologia dei veicoli autonomi riguardo ai porti.

Il rapporto raccomanda l'investimento proattivo in appropriate infrastrutture nei porti nel breve termine.

Tuttavia, esso riconosce altresì che i rapidi progressi nell'autonomia dei veicoli (specialmente per quanto attiene i veicoli senza equipaggio di superficie, sottomarini ed aerei) stanno creando l'incertezza in ordine agli specifici requisiti per i porti in cui si intersecano traffici stradali, ferroviari ed aerei.

Il direttore generale della IAPH Patrick Verhoeven commenta: "Gli irrevocabili progressi nel campo dei veicoli autonomi, e specialmente quelli nelle navi di superficie, significano che i porti dovranno adattare i propri sistemi, processi ed infrastrutture di ormeggio a terra al fine di soddisfare in modo sicuro ed efficiente le loro esigenze.

Tuttavia, la storia non finisce qui.

Attualmente, presso i porti associati alla IAPH, vengono impiegati droni per la sicurezza e la manutenzione.

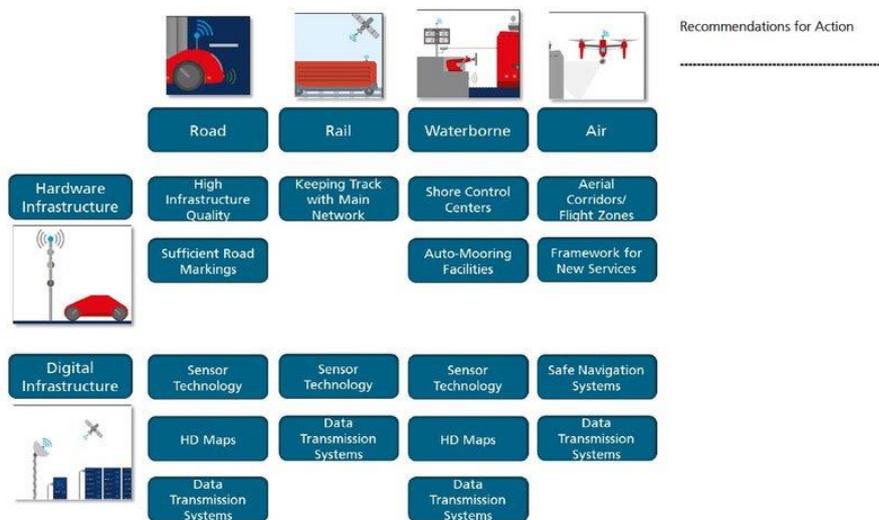
Vengono utilizzati anche droni sottomarini per le ispezioni alle navi e la loro manutenzione.

Veicoli autonomi sono già operativi nell'ambito di aree chiuse presso alcuni dei più avanzati porti mondiali come Singapore e Rotterdam, mentre sono in programma prove finalizzate all'uso da parte della ferrovia e della strada di reti 5G al di là dei varchi portuali.

Il nostro rapporto mostra che l'automazione del trasporto marittimo è solo un aspetto, poiché i porti devono confrontarsi con molti elementi in più dell'automazione".

*L'IMO definisce un esercizio esplorativo riguardo all'uso delle MASS (Navi di Superficie Autonome Marittime)*

La 101<sup>a</sup> sessione della MSC (Maritime Safety Committee) sta ora redigendo il proprio rapporto definitivo in seguito alle sessioni svoltesi la settimana scorsa presso la sede dell'IMO a Londra.



Esso comprende i progressi in ordine all'esercizio normativo esplorativo condotto in relazione all'uso di MASS (Navi di Superficie Autonome

Marittime).

La Commissione ha istituito il Gruppo di Lavoro MASS allo scopo di ultimare la redazione di linee guida provvisorie per le prove su MASS che utilizzano una piattaforma internet che dovrebbe essere completata nel 2020.

Il Gruppo fornirà commenti sui principi preliminari delle linee guida provvisorie in ordine alle prove su MASS, così come proposte per lo sviluppo di quelle linee guida, concentrandosi sul reclutamento in sicurezza, nonché la formazione e la certificazione degli operatori responsabili della gestione o del controllo di una nave.

Nel contempo la IAPH sta contattando i porti suoi associati al fine di ricevere contributi paralleli in relazione ai pilotaggi attualmente in corso su veicoli autonomi.

*Collegare in pratica l'interfaccia bordo-terra*

Il direttore generale della IAPH Patrick Verhoeven conclude: "Nelle sue considerazioni conclusive in occasione della 101<sup>a</sup> Maritime Safety Committee dell'IMO, il segretario generale Kitack Lim ha accolto favorevolmente i notevoli

progressi dell'esercizio normativo esplorativo sull'uso delle navi di superficie autonome marittime, compresi i preparativi in vista della riunione del Gruppo di Lavoro Intersessionale MASS a settembre e l'approvazione delle Linee Guida Provvisorie per le prove su MASS.

La IAPH guarda lontano per aggiungere la voce del settore portuale al fine di assicurare un approccio di collaborazione fra nave e terra con l'IMO per l'impiego dei veicoli autonomi a terra, in mare ed in aria".

*(da: hellenicshippingnews.com, 19 giugno 2019)*

## TRASPORTO MARITTIMO

### **LA GUERRA COMMERCIALE USA-CINA POTREBBE COMPORARE VANTAGGI PER IL TRASPORTO MARITTIMO**

Seconda la ditta di analisi Drewry, l'intensificazione della guerra commerciale fra Stati Uniti e Cina potrebbe rappresentare una brutta notizia per i traffici containerizzati transpacifici ma dovrebbe risultare in volumi maggiori di merci intermedie poiché le filiere distributive diventano più frammentate con il dirottamento della produzione in altri mercati.

In un sunto dell'imminente rapporto *Container Forecaster* della Drewry, la società ha notato che quando si tratta di traffici ogni disputa fra due paesi, ed in particolare quando avviene fra le due maggiori economie mondiali, comporta effetti a catena di portata ben più ampia.

Numerosi paesi e settori industriali sono coinvolti nell'ambito di alcune fasi della filiera distributiva per far sì che i prodotti finiti finiscano in un negozio di New York, anche se le dogane registrano l'ultimo punto di origine, evidenzia la Drewry.

"La frammentazione della produzione davvero decollata in questo secolo, grazie ai progressi della tecnologia ed all'ascesa della Cina, ha dato un enorme impulso al trasporto marittimo containerizzato.

La movimentazione degli articoli intermedi necessari alla realizzazione del prodotto finale rappresenta oltre la metà del traffico mondiale di merci secondo l'OCSE" rileva la Drewry.

"Più frammentazione significa più necessità di servizi di trasporto e viceversa".

I potenziali perdenti in questa guerra commerciale saranno quei paesi che forniscono le materie prime e le merci semifinite alla Cina che poi confluiscono nella riesportazione dei prodotti finali negli Stati Uniti, nota la Drewry, mentre gli stessi Stati Uniti potenzialmente subiscono il fatto che la Cina utilizzi alcune esportazioni statunitensi a fini di riesportazione.

Ma aggiunge la Drewry: "Il fatto è che la Cina ha sviluppato la propria capacità produttiva a tal punto che a malapena ha bisogno di spunti dal resto del mondo per supportare le proprie esportazioni, cosa che dovrebbe limitare i danni collaterali".

Continua la ditta di consulenze: "Utilizzando i dati del database della UNCTAD-Eora che misurano i traffici in valore aggiunto al fine di meglio ripartire il contributo dei singoli paesi ai traffici – qualcosa che va perduta nelle statistiche sui traffici bilaterali – la quota della Cina di valore aggiunto estero nelle esportazioni lorde (il quantitativo del valore aggiunto a monte nella filiera distributiva in precedenza da parte di altri paesi) si è contratta dall'inizio di questo decennio dal 19% del 200 al 13% dell'anno scorso.



La Germania, il maggiore esportatore mondiale in termini di valore aggiunto lordo, richiede di gran lunga più spunti dall'estero per supportare il proprio assai frammentato settore automobilistico, con una percentuale di valore aggiunto estero pari al 36%".

La Drewry afferma che il "monopolio produttivo" della Cina è stato in parte responsabile del rallentamento dei traffici mondiali cui si è assistito negli ultimi anni, e che "la sua sempre maggiore autosufficienza ci rende meno timorosi delle ripercussioni della guerra commerciale sui flussi containerizzati a livello globale.

Questo dovrebbe essere un caso alquanto isolato con il transpacifico a farne le spese, compensato in qualche modo dal dirottamento dei traffici".

Partendo dal presupposto che il summit del G20 in Giappone di fine giugno non ribalti improvvisamente la situazione e che gli Stati Uniti vadano avanti con i piani finalizzati ad assoggettare tutte le importazioni cinesi a dazi straordinari, il nuovo mondo protezionista "potrebbe apportare alcuni vantaggi alle linee di navigazione containerizzate" afferma la Drewry, aggiungendo: "Poiché l'approvvigionamento delle merci finali si sposta in paesi che attualmente non dispongono del medesimo ecosistema di produzione della Cina, esse richiederanno più spunti intermedi, il che vuol dire più frammentazione produttiva.

Dove si realizzeranno questi collegamenti determinerà quanto vantaggioso sia il processo per le linee di navigazione.

Un numero maggiore di traffici interasiatici spingerà la domanda di servizi di trasporto marittimo e accresceranno il fardello delle più piccole navi feeder, mentre i maggiori traffici regionali in Nord America ed Europa saranno meno vantaggiosi grazie alle opportunità terrestri".

Ma la Drewry afferma anche che questo non significa affatto la fine del dominio delle esportazioni cinesi, quanto meno a breve termine.

"Anche se noi in effetti prevediamo qualche erosione della loro quota di mercato nei flussi containerizzati in uscita alla volta degli Stati Uniti, la vastità della loro

macchina esportatrice significa che non può essere rimpiazzata all'improvviso" aggiunge.

"Alla Cina è stato da attribuirsi circa un terzo di tutte le importazioni di merci finite statunitensi l'anno scorso, se misurate in traffici bilaterali, due volte tanto il resto dell'Asia orientale combinato".

Anche se il dirottamento dei traffici dalla Cina ad altri paesi che è già riscontrabile nelle statistiche doganali rappresenta "probabilmente un'operazione sotto falsa bandiera quanto alla presunta scomparsa della Cina", nota la Drewry, che aggiunge: "I dati bilaterali mostrano che il Vietnam è uno degli esportatori alla volta degli Stati Uniti dalla crescita più rapida, ma il governo del paese ha recentemente annunciato di avere preso provvedimenti riguardo alle merci cinesi che vengono rietichettate come "Prodotte in Vietnam".

L'ascesa delle esportazioni cinesi di merci intermedie alla volta del Sud-Est asiatico in effetti dà credito alle accuse di giochi d'azzardo sui dazi.

Se fosse vero, questa pratica illegale offre alle linee di navigazione qualche bene accetta illecita attività straordinaria, ma questo non suggerisce che posti come il Vietnam siano ovunque non disposti ad essere una destinazione di esportazione di rimpiazzo pronta all'uso".

Conclude la Drewry: "Ci sarà qualche perturbazione a breve termine per il mercato containerizzato dato lo sviluppo di nuovi collegamenti di traffico, ma la ulteriore frammentazione della produzione darà impulso all'esigenza di trasporto marittimo, partendo dal presupposto che il livello della domanda sia sostenuto.

Per il prossimo futuro, la Cina resterà l'hub delle esportazioni containerizzate mondiali, per quanto leggermente più piccolo".

*(da: lloydsloadinglist.com, 25 giugno 2019)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### **I RESPONSABILI DELLE INFRASTRUTTURE DELL'UNIONE EUROPEA DISCUOTONO SUL FUTURO DEL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO**

Il 13 giugno scorso a Berna i responsabili delle società di gestione delle infrastrutture ferroviarie hanno discusso le misure per il miglioramento dell'ambiente operativo delle imprese ferroviarie, con speciale attenzione all'incremento sino al 30% della quota modale del trasporto merci ferroviario entro il 2030.

Organizzata congiuntamente dalla CER (Community of European Railways and Infrastructure Companies) e dall'associazione EIM (European Rail Infrastructure Managers), la riunione annuale fra i responsabili delle società di gestione delle infrastrutture ferroviarie assicura una piattaforma per lo scambio di informazioni ed esperienze fra le società che si occupano delle infrastrutture ferroviarie, con l'intento di trovare soluzioni comuni a supporto del traffico ferroviario in Europa.

Gli amministratori delegati delle società di gestione delle infrastrutture ferroviarie hanno discusso in ordine alla Soluzione di Linguaggio Intelligente, compresa l'intelligenza artificiale, ai fini di una efficiente e sicura comunicazione fra i macchinisti dei treni ed i segnalatori negli attraversamenti transfrontalieri, nonché alle impostazioni multilinguistiche.

Queste soluzioni pragmatiche mirano a migliorare le comunicazioni e l'interoperabilità, così come a ridurre i costi per le imprese ferroviarie, rispettando nel contempo gli attuali requisiti linguistici dell'Unione Europea.

La riunione ha altresì fornito l'opportunità di discutere con gli operatori di trasporto merci ferroviario i processi ed il ruolo per un effettivo coordinamento internazionale nel caso di perturbazioni internazionali.

Al fine di avere successo, è stata individuata quale fattore di essenziale importanza la revisione delle linee di reinstradamento delle linee in tutti i Corridoi Europei di Trasporto Merci Ferroviario.

I dirigenti delle infrastrutture hanno discusso l'importanza dell'armonizzazione dei processi operativi al fine di migliorare l'interoperabilità e hanno richiesto ai governi di investire nell'aggiornamento dei parametri di reinstradamento delle linee.

Gli amministratori delegati delle società di trasporto merci ferroviario in rappresentanza della coalizione Rail Freight Forward ed i dirigenti delle infrastrutture, unitamente ai rappresentanti dei ministeri dei trasporti, hanno discusso assieme le misure necessarie a trasformare il trasporto merci ferroviario in un sistema di spina dorsale dei trasporti ad elevate prestazioni, efficiente e sostenibile allo scopo di spostare più merci sulla ferrovia.

I dirigenti delle infrastrutture hanno promesso il proprio supporto mediante



l'intensificazione dell'impegno ad agevolare un accesso più facile alle infrastrutture, migliorando la pianificazione e l'affidabilità delle tracce ferroviarie, nonché semplificando le operazioni dei treni con una gestione dinamica del traffico, con l'obiettivo finale di realizzare un'infrastruttura standardizzata ad elevata capacità

per il trasporto ferroviario.

Il direttore esecutivo della CER Libor Lochman afferma: "La discussione odierna si è concentrata sul reperimento di soluzioni pragmatiche per migliorare l'ambiente operativo in ambito ferroviario.

Essa ha mostrato che per riuscirci abbiamo bisogno di intensificare il nostro impegno e la nostra cooperazione fra gestori delle infrastrutture, imprese ferroviarie così come autorità nazionali ed europee".

Il direttore esecutivo della EIM Monika Heiming ha dichiarato: "Il ruolo dei gestori delle infrastrutture ferroviarie nel fornire la soluzione alle questioni di mobilità di oggi e di domani è stato ancora una volta sottolineato.

I gestori delle infrastrutture ferroviarie hanno intensificato la propria collaborazione in varie forme e continuano a farlo.

Le migliori pratiche nel mercato devono essere adottate a livello europeo".

*(da: [railfright.com/cer.be](http://railfright.com/cer.be), 17 giugno 2019)*

## TRASPORTO INTERMODALE

### BRUSCO DECLINO DEI TRAFFICI CAMIONISTICI REGNO UNITO-UNIONE EUROPEA

Il 12 giugno Eurotunnel ha riferito di un brusco calo dei traffici camionistici fra Regno Unito ed Unione Europea a maggio, dandone la colpa al “decumulo” delle scorte correlato alla Brexit dopo l’accumulo di stoccaggio nei primi tre mesi dell’anno in preparazione della originaria data di partenza del Regno Unito dall’Unione Europea, sebbene i traffici di autotrasporto merci complessivi nei primi cinque mesi siano diminuiti del 2%.

L’operatore del Tunnel della Manica afferma che la persistenza dell’incertezza politica nel Regno Unito ed il ritardo della Brexit “sembrano avere effetti sull’attività economica, come mostrato dagli indicatori macroeconomici e dalla contrazione della produzione industriale”.



I traffici camionistici trasportati a maggio dalle operazioni Le Shuttle Freight di Eurotunnel sono state inferiori dell’11% rispetto a maggio 2018, “in seguito al decumulo delle scorte da parte delle aziende britanniche” ad aprile e a maggio, dopo l’accumulo di stoccaggio nei primi tre mesi dell’anno in preparazione della originaria data di

partenza del Regno Unito dall’Unione Europea prevista per il 29 marzo” nota la società.

“Tuttavia, dopo un brusco declino della produzione di auto in Gran Bretagna ad aprile, la ripresa dei flussi di traffico correlati a questo settore sta progressivamente migliorando.

Dall’inizio del 2019, circa 690.000 camion hanno attraversato la Manica sui servizi Le Shuttle Freight, con un decremento del 2% rispetto all’anno scorso”.

*(da: lloydsloadinglist.com, 12 giugno 2019)*

## TRASPORTI ED AMBIENTE

### **FUNZIONARIO DELL'UNIONE EUROPEA DICHIARA CHE SE NECESSARIO GLI OBIETTIVI DI DECARBONIZZAZIONE DEL TRASPORTO SARANNO RIVISTI**

Sebbene la REDII (Nuova Direttiva sull'Energia Rinnovabile) abbia stabilito obiettivi minimi di compromesso per contribuire a decarbonizzare il settore dei trasporti, l'esecutivo dell'Unione Europea si riserva il diritto di intraprendere nuovamente iniziative al riguardo se necessario, afferma un funzionario della Commissione.

Mercoledì 12 giugno la Green Energy Platform guidata dal gruppo di esperti Farm Europe ha organizzato un seminario a Bruxelles allo scopo di presentare i risultati dello studio "2030 Transport Decarbonisation Options" condotto dalla ditta di consulenze Navigant (già Ecofys).

Le versioni definitive dei NECPs (Piani Integrati per il Clima e l'Energia Nazionali) che gli stati membri debbono presentare alla Commissione sono attesi nei prossimi mesi ai sensi delle Regole sulla Condivisione degli Impegni.

Secondo il rapporto, i NECPs dovrebbero anche essere considerati come una buona occasione per sottolineare nuove iniziative politiche e presentare diverse soluzioni per affrontare la decarbonizzazione dei trasporti, dato che i soli obiettivi della REDII non sono considerati bastevoli per ridurre il dominio dei fossili nel settore dei trasporti.

"La REDII non è molto ambiziosa riguardo agli obiettivi della decarbonizzazione.

E non è un segreto che la proposta originaria della Commissione fosse più ambiziosa anche rispetto ai biocarburanti" afferma Bernd Kuepker della DG ENER della Commissione.

D'altro canto, il funzionario sottolinea come il compromesso raggiunto con la REDII abbia stabilito un quadro assai solido, tenendo conto di molte metodologie e molti approcci al fine di affrontare questioni diverse, quale la definizione del basso od alto rischio del cambiamento indiretto dell'uso del territorio (fattori di rischio iLUC).

"Essi potrebbero non sembrare enormi ma abbiamo fissato un obiettivo minimo ed ora gli stati membri possono andarvi oltre al fine di conseguire altri obiettivi" aggiunge Kuepker.

Poiché la Commissione è stata costretta ad abbassare le proprie ambizioni nel corso dei negoziati interistituzionali, EURACTIVE ha chiesto se essa avesse preso in considerazione anche una sorta di piano di riserva con la possibilità di intraprendere azioni correttive nel caso che gli esperti della Commissione dovessero comprendere che l'Unione Europea non centrerebbe il più ampio obiettivo della decarbonizzazione.

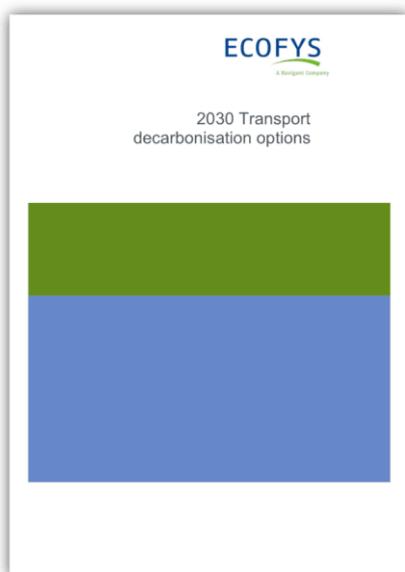
Il funzionario dell'Unione Europea ha risposto che nel testo della direttiva era stata prevista una qualche forma di revisione prima del 2023, così come una revisione generale.

“Vedremo.

È solo un'ipotesi, ma sono sicuro che, poiché la Commissione ha il diritto di iniziativa, essa agirà se riterrà necessario farlo” ha dichiarato.

### *Costi di abbattimento del carbonio*

Lo studio presentato in occasione del seminario è stato condotto in nove stati membri dell'Europa centro-orientale e rappresenta un tentativo di valutare il costo di abbattimento del carbonio delle diverse soluzioni tecnologiche disponibili al fine di contenere le emissioni di gas serra.



La sfida della riduzione delle emissioni di carbonio nel trasporto stradale è essenziale per gli obiettivi di decarbonizzazione a lungo termine nel 2050.

“Se il trasporto non dovesse conseguire il proprio obiettivo, ad altri settori verrebbe chiesto di più” afferma Carlo Hamlinck, direttore associato della Navigant.

Secondo il rapporto della Navigant, tutte le opzioni sono necessarie in combinazione per conseguire risparmi generali in ordine alle emissioni di gas serra.

In particolare, l'elettrificazione della mobilità ed i biocarburanti sono entrambi considerati essenziali allo scopo di rendere la riduzione delle emissioni di carbonio quanto più possibile redditizia.

Ai fini della individuazione del proprio modello, gli autori dello studio hanno utilizzato le stime relative ai prezzi delle derrate che sono stati forniti dai nove stati membri per il loro sviluppo dei NEPCs.

Lo studio prevede un calo dei costi di riduzione del carbonio entro il 2030 sia per le auto elettriche – dagli attuali 800 euro/tonnellata di CO<sub>2</sub> equivalenti a grosso modo 200 euro/tonnellata – e per i biocarburanti, da 200 a 20 euro/tonnellata.

“Siamo partiti dal presupposto che l’incremento dei biocarburanti dev’essere a basso iLUC” sostiene Hamelinck.

L’IPCC (Gruppo di Lavoro sul Cambiamento Climatic dell’ONU) ha anche sottolineato l’esigenza di spingere avanti sia l’elettromobilità che i biocarburanti.

Parlando a margine della COP24 a Katowice in Polonia, la dottoressa Diana Urge-Vorsatz dell’IPCC ha dichiarato a *EURACTIV.com* che il passaggio alle automobili elettriche è solo una delle opzioni e che ce ne sono un certo numero di altre, come i biocarburanti, che non dovrebbero essere scartate.

“Non c’è dubbio che dovremo prendere in considerazione tutte le opzioni correlate alla mobilità [...].

Fra loro ci sono l’elettromobilità, i biocarburanti, la mobilità condivisa e diversi differenti servizi di mobilità in generale” ha detto.

Parlando in occasione della medesima conferenza, Zoltán Szabó, consulente per la sostenibilità nel settore della bioenergia, ha dichiarato che l’Unione Europea ha dovuto far fronte ad un altro decennio perso nella decarbonizzazione del trasporto.

“La ricerca mostra che l’impiego lungimirante sia dell’elettrificazione che dei carburanti sostenibili europei sono essenziali per gli stati membri al fine di conseguire i propri obiettivi NEPC nel trasporto.

Ci sono state un po’ di discussioni in ordine al costo per i governi, i consumatori e la società dei costi di abbattimento del carbonio nel trasporto” afferma.

Ha poi aggiunto che è stato dimostrato che l’etanolo prodotto in Europa è quello che procura riduzioni delle emissioni di gas serra al costo più basso di tutte le opzioni disponibili.

“Il Regolamento sulla Condivisione degli Impegni consente agli stati membri la possibilità di formulare politiche appropriate per incrementare l’uso dell’etanolo.

I paesi della comunità economica europea hanno altresì il potenziale per conseguire il massimo di conformità da parte dei paesi con un buon potenziale agricolo.

Occorrerà che i NEPCs siano efficaci dal punto di vista dei costi se dobbiamo rispettare una buona gestione economica riguardo alla mitigazione del cambiamento climatico” afferma Szabó.

La IEA (Agenzia Internazionale per l'Energia) ha dichiarato in un rapporto che la bioenergia è un "gigante sottovalutato" nel mosaico dell'energia rinnovabile e ha previsto che essa rappresenterà la maggior fonte di crescita nel consumo dei rinnovabili nel corso del periodo 2018-2023.

"L'etanolo è molto importante perché fa parte della soluzione in termini di riduzione della dipendenza dall'importazione di petrolio di molti paesi" ha recentemente a EURACTIV il direttore esecutivo della IEA Fatih Birol, aggiungendo che l'etanolo contribuirà a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> del settore dei trasporti così come degli altri settori.

*(da: euractiv.com, 17 giugno 2019)*

## INDUSTRIA

### IL FUTURO DELL'IDROGENO: COGLIERE LE OPPORTUNITÀ ODIERNE

*È il momento giusto per attingere al potenziale dell'idrogeno di svolgere un ruolo fondamentale in un futuro energetico pulito, sicuro e accessibile.*

Su richiesta del governo del Giappone nel corso della sua presidenza del G20, l'agenzia IEA (International Energy Agency) ha prodotto un rapporto di riferimento finalizzato ad analizzare il punto della situazione sull'idrogeno e ad offrire una guida per il suo futuro sviluppo.

Il rapporto constata che l'idrogeno pulito sta attualmente fruendo di una spinta politica ed imprenditoriale senza precedenti, tanto che il numero delle politiche e dei progetti in tutto il mondo si sta espandendo rapidamente.

Esso conclude che adesso è il momento di migliorare le tecnologie e abbassare i costi per consentire all'idrogeno di diventare di uso comune.

Le pragmatiche e attuabili raccomandazioni rivolte ai governi ed al settore renderanno possibile trarre pieno vantaggio da questo incremento dello slancio.

\* \* \*

#### *Sintesi del rapporto*

*L'idrogeno può contribuire a ad affrontare varie importanti problematiche energetiche.*

Esso offre vari modi per decarbonizzare una gamma di settori – fra cui il trasporto a lungo raggio, i prodotti chimici, il ferro e l'acciaio – nei quali dimostra difficile ridurre in misura rilevante le emissioni.

Esso può inoltre contribuire a migliorare la qualità dell'aria e a rafforzare la sicurezza energetica.

Malgrado gli assai ambiziosi obiettivi climatici internazionali, le emissioni globali di CO<sub>2</sub> correlate all'energia hanno raggiunto il massimo storico nel 2018.

Anche l'inquinamento atmosferico all'aperto resta un problema impellente, con la morte prematura di circa 3 milioni di persone ogni anno.

*L'idrogeno è versatile.*

Le tecnologie già disponibili oggi consentono all'idrogeno di produrre, stoccare, movimentare ed utilizzare l'energia in diversi modi.

Un'ampia varietà di carburanti è in grado di produrre idrogeno, fra cui i rinnovabili, il nucleare, il gas naturale, il carbone ed il petrolio.

Può essere trasportato come un gas nelle condotte oppure in forma liquida da navi, in gran parte come GNL (gas naturale liquefatto).

Può essere trasformato in elettricità e metano per fornire energia alle abitazioni ed alimentare l'industria, nonché in carburanti per le automobili, i camion, le navi e gli aerei.

*L'idrogeno può consentire ai rinnovabili di fornire un contributo ancora maggiore.*

Esso ha il potenziale per contribuire con uscite variabili dai rinnovabili, come il fotovoltaico solare e l'eolico, la cui disponibilità non sempre si abbina alla domanda.

## The Future of Hydrogen

Seizing today's opportunities



Report prepared by the IEA  
for the G20, Japan



L'idrogeno è una delle principali opzioni per lo stoccaggio di energia dai rinnovabili e sembra promettere di essere un'opzione a basso costo per lo stoccaggio di elettricità per giorni, settimane o persino mesi.

L'idrogeno ed i carburanti basati sull'idrogeno possono trasportare energia dai rinnovabili su lunghe distanze: dalle regioni con abbondanti risorse solari ed eoliche, come l'Australia o l'America Latina, alle città assetate di energia a migliaia di chilometri di distanza.

*Ci sono state false partenze per l'idrogeno in passato; questa volta potrebbe essere diverso.*

I recenti successi del solare fotovoltaico, dell'eolico, dei veicoli a batteria ed elettrici hanno dimostrato che la politica e l'innovazione tecnologica hanno il potere di realizzare industrie ad energia pulita a livello globale.

Con un settore energetico globale in divenire, la versatilità dell'idrogeno sta attirando sempre maggiore interesse da parte di un gruppo eterogeneo di governi ed imprese.

Il supporto proviene da governi che importano ed esportano energia così come da fornitori di energia rinnovabile, produttori di gas industriale, servizi pubblici

per la fornitura di elettricità e gas, produttori di auto, società petrolifere e gestori di gas, importanti ditte di ingegneria e città.

L'investimento in idrogeno può contribuire ad alimentare nuovi sviluppi tecnologici ed industriali nelle economie di tutto il mondo, creando posti di lavoro qualificati.

*L'idrogeno può essere utilizzato in modo molto più ampio.*

Oggi l'idrogeno è utilizzato per lo più nella raffinazione del petrolio e per la produzione di fertilizzanti.

Affinché esso apporti un significativo contributo alla transizione verso un'energia pulita, occorre che venga adottato in settori in cui al momento sia del tutto assente come i trasporti, l'edilizia e la generazione di corrente.

*Tuttavia, l'uso pulito e diffuso dell'idrogeno nella transizione energetica globale deve affrontare diverse problematiche:*

- *La produzione di idrogeno dall'energia a basso contenuto di carbonio al momento è costosa.*

L'analisi della IEA constata che il costo di produzione dell'idrogeno dall'energia rinnovabile potrebbe diminuire del 30% entro il 2030 in conseguenza del declino dei costi dei rinnovabili e dall'incremento della produzione di idrogeno.

Le pile a combustibile, rifornendo attrezzature ed elettrolizzatori (che producono idrogeno dall'elettricità e dall'acqua) possono tutte trarre vantaggio dalla produzione di massa.

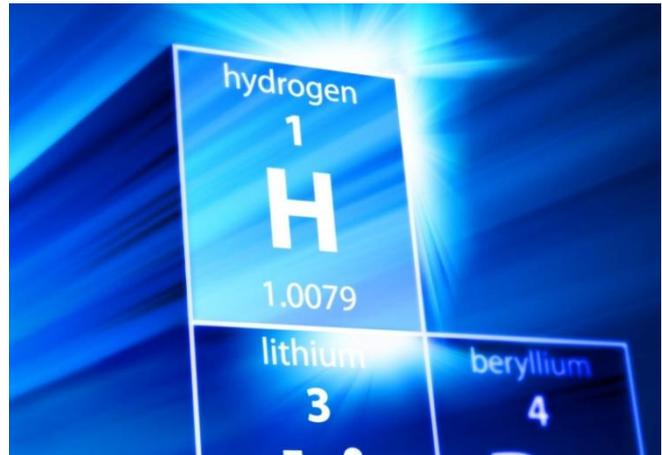
- *Lo sviluppo delle infrastrutture ad idrogeno è lento e ne frena l'adozione diffusa.*

I prezzi dell'idrogeno per i consumatori dipendono molto da quante stazioni di rifornimento ci sono, da quanto spesso vengono utilizzate e da quanto idrogeno viene consegnato al giorno.

Occuparsi di questo probabilmente richiede una pianificazione ed un coordinamento che metta assieme governi nazionali e locali, industria ed investitori.

- *L'idrogeno è quasi interamente derivato oggi dal gas naturale e dal carbone.*

L'idrogeno è già presente su scala industriale in tutto il mondo, ma la sua produzione è responsabile di emissioni annue di CO<sub>2</sub> equivalenti a quelle dell'Indonesia e del Regno Unito combinati.



Lo sfruttamento di queste dimensioni attuali sulla via di un futuro energetico pulito richiede sia l'acquisizione di CO<sub>2</sub> dalla produzione di idrogeno dai carburanti fossili che maggiori forniture di idrogeno dall'elettricità pulita.

- *Le regole attualmente limitano lo sviluppo di un'industria dell'idrogeno pulita.*

I governi ed il settore devono lavorare assieme per far sì che le attuali normative non rappresentino una inutile barriera agli investimenti.

I traffici trarranno vantaggio dagli standard internazionali comuni per la sicurezza dei trasporti e lo stoccaggio di grandi volumi di idrogeno e per il tracciamento degli impatti ambientali di diverse forniture di idrogeno.

*La IEA ha individuato quattro opportunità a breve termine per dare slancio all'idrogeno sul percorso verso un suo uso pulito e diffuso.*

Concentrare l'attenzione su questi trampolini del mondo reale potrebbe aiutare l'idrogeno a conseguire la dimensione necessaria per abbassare i costi e ridurre i rischi per i settori pubblico e privato.

Anche se ciascuna opportunità presenta un ambito distinto, tutte e quattro possono anche rafforzarsi reciprocamente.

1. *Fare dei porti industriali i centri nevralgici per l'aumento dell'uso dell'idrogeno pulito.*

Oggi, molta della produzione della raffinazione e dei prodotti chimici che utilizza l'idrogeno basato sui carburanti fossili è già concentrata nelle zone industriali costiere in tutto il mondo, come il Mare del Nord in Europa, la Costa del Golfo in Nord America e la Cina sud-orientale.

Incoraggiare questi impianti a passare alla produzione di idrogeno più pulito indurrebbe una diminuzione dei costi complessivi.

Queste ingenti fonti di fornitura di idrogeno possono anche alimentare navi e camion al servizio dei porti ed alimentare altre infrastrutture industriali vicine come le acciaierie.

2. *Partire dalle infrastrutture esistenti, come i milioni di chilometri di condotte per il gas naturale.*

Introdurre l'idrogeno pulito per sostituire il solo 5% dei volumi delle forniture di gas naturale dei paesi darebbe un notevole impulso alla domanda di idrogeno ed abbatterebbe i costi.

3. *Espandere l'idrogeno nei trasporti mediante flotte, noli e corridoi.*

Alimentare le auto, camion e gli autobus ad alto consumo per trasportare passeggeri e merci lungo direttrici frequentate può rendere i veicoli a pile a combustibile più competitivi.

4. *Varare le prime rotte di trasporto marittimo internazionale dei traffici di idrogeno.*

Si possono sfruttare le lezioni apprese dal successo del mercato mondiale del GNL.

Occorre che i traffici internazionali di idrogeno partano subito se si vuole che abbiano un impatto sul sistema energetico globale.

*La cooperazione internazionale è essenziale per accelerare la crescita per un versatile e pulito idrogeno in tutto il mondo.*

Se i governi lavorassero per accrescere le dimensioni dell'idrogeno in modo coordinato, questo potrebbe contribuire a spronare gli investimenti in fabbriche ed infrastrutture che abbatteranno i costi e consentiranno la condivisione di conoscenze e migliori prassi.

I traffici di idrogeno trarranno vantaggio dagli standard internazionali comuni.

Quale organismo mondiale per l'energia che si occupa di tutti i carburanti e tutte le tecnologie, la IEA continuerà a fornire analisi rigorose e consulenza politica al fine di supportare la cooperazione internazionale e di effettuare un efficace rilevamento dei progressi negli anni a venire.

Quale tabella di marcia per il futuro, offriamo sette raccomandazioni chiave per aiutare i governi, le imprese ed altri a cogliere questa opportunità di consentire all'idrogeno pulito di conseguire il suo potenziale a lungo termine.

*Le 7 raccomandazioni chiave della IEA per avere più idrogeno*

1. *Stabilire un ruolo per l'idrogeno nelle strategie energetiche a lungo termine.*

I governi nazionali, regionali e cittadini possono guidare le aspettative future.

Le imprese dovrebbero avere altresì chiari obiettivi a lungo termine.

I settori chiave includono la raffinazione, i chimici, il ferro e l'acciaio, il trasporto merci ed a lungo raggio, l'edilizia, la generazione e lo stoccaggio di corrente.

## *2. Stimolare la domanda commerciale di idrogeno pulito.*

Le tecnologie di idrogeno pulito sono disponibili ma i costi restano problematici.

Le politiche che creano mercati sostenibili per l'idrogeno pulito, specialmente per ridurre le emissioni dall'idrogeno basato su carburante fossile, sono necessarie per sostenere gli investimenti da parte di fornitori, distributori ed utenti.

Aumentando le dimensioni delle filiere distributive, questi investimenti possono indurre riduzioni dei costi, sia dall'elettricità a basso contenuto di carbonio che dai carburanti fossili con acquisizione di carbonio, l'utilizzazione e lo stoccaggio.

## *3. Affrontare la questione dei rischi d'investimento per i precursori.*

Le nuove applicazioni per l'idrogeno, così come la fornitura di idrogeno pulito ed i progetti infrastrutturali, sono il punto nevralgico del rischio della curva d'impiego.

I mutui mirati e a tempo determinato, le garanzie ed altri strumenti possono aiutare il settore privato ad investire, ad apprendere ed a condividere i rischi e i vantaggi.

## *4. Supportare la ricerca e lo sviluppo per abbattere i costi.*

Unitamente alle riduzioni dei costi attraverso le economie di scala, la ricerca e lo sviluppo sono fondamentali per abbattere i costi e migliorare le prestazioni, compresa quella relativa alle pile combustibili, ai carburanti basati sull'idrogeno ed agli elettrolizzatori (la tecnologia che produce l'idrogeno dall'acqua).

Le iniziative della pubblica amministrazione, compreso l'uso di fondi pubblici, sono decisive per fissare l'agenda della ricerca, assumendo i rischi ed attirando il capitale privato per l'innovazione.

## *5. Eliminare le barriere normative inutili ed armonizzare gli standard.*

Gli sviluppatori dei progetti devono affrontare ostacoli alla luce dei quali le regole ed i requisiti per i permessi non sono chiari, non sono adatti a nuovi scopi o sono incompatibili con i settori ed i paesi.

La condivisione della conoscenza e l'armonizzazione degli standard è essenziale, comprese quelle inerenti all'equipaggiamento, alla sicurezza personale ed alla certificazione delle emissioni da fonti diverse.

Le complesse filiere distributive dell'idrogeno significano che i governi, le imprese, le comunità e la società civile debbono consultarsi regolarmente.

*6. Impegnarsi a livello internazionale e monitorare i progressi.*

Occorre potenziare la cooperazione internazionale trasversalmente ma specialmente riguardo agli standard, alla condivisione di buone pratiche ed alle infrastrutture transfrontaliere.

La produzione e l'uso di idrogeno devono essere monitorate e relazionate su base regolare per tenere traccia dei progressi nei confronti degli obiettivi a lungo termine.

*7. Concentrarsi su quattro opportunità chiave per incrementare ulteriormente lo slancio nel corso del prossimo decennio.*

Basandosi sulle attuali politiche, infrastrutture e competenze, queste opportunità di reciproco sostegno possono contribuire a far aumentare lo sviluppo delle infrastrutture, a migliorare la fiducia degli investitori e ad abbattere i costi:

- fare in modo che la maggior parte degli attuali porti industriali si trasformino in hub per l'idrogeno a basso costo ed a basso contenuto di carbonio;
- utilizzare le attuali infrastrutture per i gas allo scopo di spronare nuove forniture di idrogeno pulito;
- supportare le flotte, la merce ed i corridoi inerenti ai trasporti per rendere più competitivi i veicoli a pile a combustibile;
- istituire le prime rotte di trasporto marittimo per dare il via ai traffici internazionali di idrogeno.

*(da: [iea.org](http://iea.org), giugno 2019)*

## LOGISTICA

### DHL DI NUOVO IN TESTA ALLA CLASSIFICA MONDIALE DEI 3PL

Secondo l'ultima ricerca della A&A (Armstrong & Associates), la DHL è ancora una volta in testa alla classifica dei principali 3PL (fornitori di servizi logistici integrati) mondiali in termini di ricavi lordi l'anno scorso, seguita dalla Kuehne + Nagel, dalla DB Schenker, dalla Nippon Express e dalla C.H. Robinson, in quello che è stato "un anno straordinario" per le ditte statunitensi di logistica, stimolato dall'accumulo delle scorte in previsione dei dazi verso la Cina.

L'analista con sede negli Stati Uniti riferisce che la DHL Supply Chain & Global Forwarding ha conseguito ricavi lordi relativi alla logistica per 28,12 miliardi di dollari, mentre la Kuehne + Nagel (25,32 miliardi di dollari) si è piazzata seconda, seguita dalla DB Schenker (19,97 miliardi di dollari), dalla Nippon Express (18,78 miliardi di dollari) e dalla C.H. Robinson (16,63 miliardi di dollari) in quinta posizione.

Le posizioni dalla 6<sup>a</sup> alla 10<sup>a</sup> sono state occupate, rispettivamente, da DSV, XPO, Sinotrans, UPS Supply Chain Solutions e J.B. Hunt.

La DHL Supply Chain & Global Forwarding è stata inoltre il maggiore spedizioniere di merci per via aerea misurato in termini di tonnellaggio nel 2018, seguita da K+N, DB Schenker, Panalpina ed Expeditors, mentre per quanto attiene il trasporto merci marittimo la K+N è in testa alla classifica della A&A per quanto attiene i volumi, seguita da Sinotrans, DHL, DB Schenker and Panalpina.



Spiegando i risultati in occasione di un webinar ospitato dalla Stifel la settimana scorsa, Evan Armstrong, presidente della A&A, ha dichiarato che il 2018 è stato "un anno straordinario" per i 3PL, notando: "Abbiamo avuto una crescita dei ricavi lordi su base annua del 15,8% per i trasporti dedicati contrattuali nel mercato dei 3PL statunitensi e molta di essa è stata indotta dall'accumulo delle scorte avvenuto in vista dell'arrivo dei dazi verso la Cina (introdotti dall'amministrazione Trump nel corso del 2018).

Non vorremo assistere ad un colpo simile quest'anno, di modo che gli "elementi di confronto" su base annua del 2019 rispetto al 2018 sono alquanto tosti.

Sarà piuttosto dura cercare di crescere nuovamente al 15,8% quest'anno".

L'anno scorso i 3PL statunitensi hanno anche assistito ad un incremento su base annua del 23% dei ricavi nazionali di gestione dei trasporti nazionali e ad un incremento dell'11% dei ricavi di trasporto internazionale, contribuendo così ad un'impennata complessiva dei ricavi netti dell'11,8%.

"Quanto alla crescita dei ricavi netti inerenti alla gestione dei trasporti nazionali nella misura del 23,2%, ritengo che si debba risalire al 2010, o forse ancora più addietro, per trovare una crescita migliore, su base annua, in quel segmento" afferma Armstrong.

"La gestione del trasporto internazionale è cresciuta dell'11%.

Il trasporto merci aereo tendenzialmente è stato il fattore migliore di quella crescita.

Così tutti quanti sono stati contenti e felici nel 2018 ed è abbastanza difficile ripetere questi numeri nel 2019, cosa cui stiamo assistendo mentre si parla".

Una potenziale spinta verso l'alto quest'anno potrebbe provenire dalla crescita del commercio elettronico.

I ricavi da commercio elettronico dei 3PL statunitensi hanno raggiunto i 12,8 miliardi di dollari nel 2017 ma l'importo è aumentato alla cifra stimata di 15,3 miliardi di dollari l'anno scorso.

La A&A si aspetta un tasso di crescita annuo composto del 10% da qui al 2020 che porterà i ricavi dei 3PL statunitensi a 17,9 miliardi di dollari quest'anno ed a 20,9 miliardi di dollari nel 2020.

"I ricavi dei 3PL derivanti dal commercio elettronico sono ancora una piccola percentuale del mercato dei fornitori di servizi logistici integrati.

Tuttavia, si tratta di un segmento in rapida crescita" afferma Armstrong.

"Quando si parla con i 3PL, si riscontra che sono molto più interessati a lavorare con i marchi dei dettaglianti piuttosto che con le piattaforme.

Avete visto che cosa è successo con Amazon che si è approvvigionata di diverse parti della sua filiera distributiva presso i 3PL.

Ci sono JD e Alibaba che tendono ad avere margini inferiori rispetto a quelli di quando si lavora direttamente con un marchio al dettaglio.

Pertanto, un sacco di 3PL lo hanno capito e ci sono un mucchio di marchi al dettaglio che non desiderano lavorare con le piattaforme e vogliono conservare le proprie filiere distributive.

Così, sembra esserci un riscontro piuttosto buono in ciò che avviene nel commercio elettronico ed in quello che i 3PL stanno facendo in questi giorni”.

Illustrando il maggior ruolo che le piattaforme come Amazon hanno nei mercati dei 3PL, Armstrong ha messo in evidenza la capacità di magazzinaggio globale nel 2018.

La DHL ha avuto la maggior parte della capacità l'anno scorso, seguita da vicino dalla Amazon.com – se classificata come 3PL – al secondo posto, mentre XPO Logistics, K+N e Nippon Express hanno occupato le posizioni da 3 a 5.

Armstrong afferma che la metratura dei magazzini in rapida crescita di Amazon “sta rapidamente raggiungendo le dimensioni di ciò che la DHL Supply Chain ha in dotazione quanto ai magazzini ed in stazioni merci containerizzate.

E se si guarda ai ricavi dei terzi cui si rivolgono, essi sarebbero i 3PL più grandi a livello globale.

Tuttavia, i numeri che essi riferiscono tendono ad essere alquanto poco trasparenti e noi non li consideriamo tutti quanti come ricavi dei 3PL.

Più della metà delle loro attività provengono da clienti della piazza di mercato e molto in questi giorni è in atto alla Amazon in termini di servizi di logistica integrata.

In questo ambito, abbiamo assistito ad un incremento delle tariffe di leasing, abbiamo assistito ad una carenza di beni immobili in alcuni mercati, la forza lavoro nei magazzini è aumentata, i tempi di viaggio e le prestazioni in tempo naturalmente sono aumentati.

Così, le prestazioni in tempo e le aspettative della clientela sono aumentate a causa dell'effetto Amazon e, naturalmente, Amazon non ha ancora necessità di profitto come accade ai più quotati in mercati pubblici fornitori di servizi logistici integrati, e pertanto essa tende ad effettuare operazioni ai sensi di regole diverse”.

*(da: lloydsloadinglist.com, 12 giugno 2019)*

## PROGRESSO E TECNOLOGIA

### LA REALIZZAZIONE DELLA CITTÀ INTELLIGENTE

Mentre lo sviluppo sempre più rapido del settore dei trasporti ha assistito alla trasformazione di diversi porti in ambienti intelligenti e connessi, il passaggio alla connettività deve ancora verificarsi al di là del varco portuale.

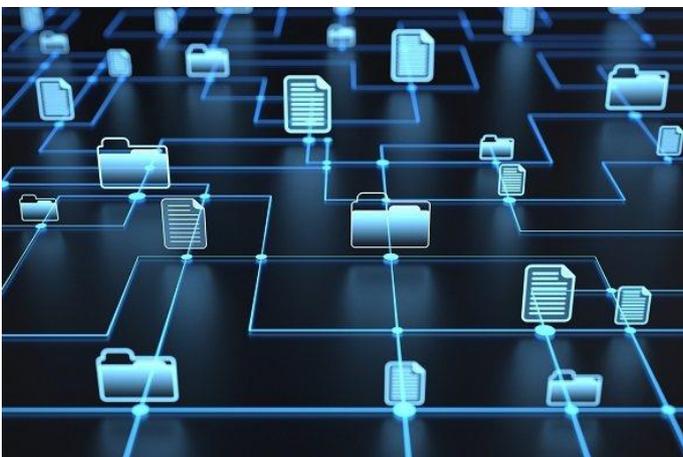
Come sostengono Benjamin Vernooij e Mary Etienne della Dell EMC, “occorre che i porti guardino all'esterno” e prendano in considerazione un proprio ruolo in un ecosistema dei traffici molto più grande, specialmente poiché le filiere logistiche globali e locali adottano la crescente tendenza alla digitalizzazione.

Una componente fondamentale di questo movimento è l'ascesa della città e dell'intera urbanizzazione intelligenti; poiché ci si aspetta che il 60% della popolazione mondiale vivrà in città entro il 2050, secondo *TechRepublic*, questi ambienti stanno sfruttando le nuove tecnologie per diventare più intelligenti e capaci di supportare i propri cittadini.

Dato che i porti ed i terminal servono da centri economici essenziali in un gran numero di grandi città in tutto il mondo, molte delle quali si stanno già dando da fare per diventare più intelligenti, gli armatori e gli operatori di questi indispensabili hub commerciali hanno bisogno di comprendere come adattarsi.

#### *L'ascesa della città intelligente*

Grosso modo nella stessa maniera in cui le tecnologie come i sensori intelligenti e l'Internet delle Cose connettono le componenti nel contesto di un ambiente portuale – trasferendo i dati da macchina a macchina allo scopo di incrementare la visibilità e consentire un'analisi più efficace – anche i livelli di una città possono essere collegati dai dati.



La Commissione Europea ha dichiarato che le città intelligenti significano “reti di trasporto urbano più intelligenti, migliore fornitura d'acqua e migliori impianti per lo smaltimento dei rifiuti, nonché modi più efficienti per illuminare e costruire edifici”: sono solo alcuni dei vantaggi cui si può accedere incrementando la connettività.

Con il supporto della IBM, che nel 2018 ha consegnato la prima piattaforma di catena di blocchi come servizio affinché venisse ufficialmente adottata dagli Emirati Arabi Uniti, Dubai è una delle tante località che stanno facendo passi finalizzati a questa rivoluzione.

“Dubai Intelligente si è mossa rapidamente verso il nostro principale obiettivo di trasformare l’emirato in una città intelligente a tutti gli effetti” sostiene S.E. la dottoressa Aisha Bint Butti Bin Bishr, direttore generale dell’ufficio governativo che adotta l’innovazione al fine di rendere più trasparenti i processi e le transazioni quotidiani.

### *Intelligente e connesso*

Prima di prendere in considerazione come un porto o un terminal possano diventare un nodo indispensabile nel più ampio sistema di una città intelligente, è importante capire quali soluzioni siano in corso di sviluppo a supporto di un ambiente urbano che si muova rapidamente, sia incredibilmente impegnato ma anche connesso.

Fra gli sviluppi fondamentali che attualmente sono alla testa di questo movimento, pochi sono più importanti della introduzione delle reti 5G che non solo sono più veloci delle precedenti iterazioni ma anche più versatili; nella città intelligente la comunicazione fra macchine sarà altrettanto importante delle comunicazioni fra la gente.

La Nokia, che recentemente ha partecipato alla *Container Terminal Automation Conference* in relazione all’argomento delle reti 5G, è uno degli operatori di telecomunicazioni all’avanguardia che stanno già provando queste soluzioni.

La società ha fatto da pilota ad una “concezione di polo intelligente” finalizzata alla soluzione del problema della capacità di rete, un ostacolo chiave che dev’essere superato per coprire adeguatamente il numero di utenti, servizi e dati che interagiscono nell’ambito di una città intelligente.

Trovando il modo di incrementare la capacità di trasferimento dei dati, la Nokia ha reso fattibili servizi digitali che diventeranno il fondamento di come opera questo moderno ambiente.

### *Connettere i porti*

Molti porti e terminal, come si legge in una recente informativa di *PTI*, stanno scegliendo di investire anche in reti avanzate, conducendo esperimenti in proprio allo scopo di determinare quali nuove applicazioni e servizi diventeranno possibili con la velocità in più e la banda larga offerti dalla 5G.

Sebbene questi fondamentali hub commerciali stiano cercando di diventare più connessi di per sé, alla fine avranno un ruolo essenziale da svolgere nella città

intelligente come uno dei principali attivatori di commercio e logistica, a livello locale, regionale e nazionale.

Per i porti, comunicare con le aziende locali che supportano le loro operazioni è un aspetto fondamentale dei processi di pianificazione e della gestione dei risultati produttivi containerizzati.

L'elemento chiave, quindi, per coltivare una relazione molto più salda ed aperta fra questi organismi, è quello dei dati.

L'ecosistema di una città intelligente viene realizzato sul principio di collaborazione e, includendo quelle attività che agiscono nell'ambito di un porto, genera informazioni che sono accessibili dove ce n'è maggiore necessità.

Una volta sviluppata la rete intelligente, potrebbe essere che lo spazio nel magazzino vicino – che assicura capacità di stoccaggio in più per i contenitori in attesa di entrare in porto – sia visibile per l'operatore in tempo reale, agevolando una supervisione molto più esaustiva dei requisiti di capacità.

### *Abilitare la logistica*

Un'altra area chiave in cui sia un porto che una città intelligenti saranno in grado di interagire l'un l'altra è quella dei veicoli connessi; se il primo deve pianificare le proprie operazioni più efficientemente in futuro, è essenziale che l'ubicazione ed il momento atteso di arrivo di un camion siano visibili.

Nella città intelligente, questo livello di trasparenza può essere conseguito attraverso la tecnologia dei sensori e l'Internet delle Cose, che segue la progressione del veicolo e addirittura le merci che esso trasporta al fine di rendere le filiere distributive più scorrevoli ed adattabili, specialmente in caso di eccezioni o ritardi.

Lo sviluppo di comunicazioni V2V (da veicolo a veicolo), che consentono la guida autonoma anche in uno scenario di congestione, potrebbe anche rappresentare un enorme impulso per le filiere distributive di domani, riducendo i traffici, eliminando i potenziali incidenti e consentendo la movimentazione dei carichi da e per il porto alla svelta.

Più significativamente, è qui che il porto digitale intelligente del futuro può iniziare a guardare al di là del varco e pensare più attentamente al proprio ruolo in una filiera molto più grande di parti collaborative che tutte quante si mettono assieme e condividono i dati per rendere più efficienti i propri processi.

Come asserisce Yossi Sheffi, professore ed esperto di filiere distributive al MIT, "La sfida è quella di sviluppare ciò che i clienti reclamano: trasporto marittimo da capo a capo, affidabile e omogeneo ad un costo ragionevolmente basso".

Porti e città più intelligenti potranno solo contribuire a conseguire questo obiettivo.

*(da: porttchnology.org, 7 giugno 2019)*

## STUDI E RICERCHE

### **NUOVE ROTTE COMMERCIALI DESTINATE A CONTRIBUIRE A FAR FRONTE ALLA DOMANDA A LUNGO TERMINE DI TRASPORTO MERCI**

Secondo un importante nuovo rapporto, lo sviluppo di nuove rotte commerciali contribuirà a soddisfare la crescita prevista della domanda di trasporto merci nei decenni a venire.

Come riportato da *Lloyd's Loading List* il mese scorso, lo *ITF Transport Outlook 2019*, prodotto per conto dell'OCSE dall'ITF (International Transport Forum), un gruppo di esperti intergovernativo, prevede che la domanda di trasporto merci globale si triplicherà fra il 2015 ed il 2050 sulla base degli attuali tassi di crescita della domanda.

Lo ITF sostiene che le nuove rotte di trasporto marittimo, fluviale e ferroviario contribuiranno a venire incontro a tale crescita della domanda, trasformando i flussi di traffici e le strategie logistiche nel frattempo.

"Queste variazioni potrebbero risultare da nuove e migliori reti di trasporto merci in Eurasia ed Africa e da nuove rotte marittime in corso di apertura nelle acque dell'Artico" si afferma.

"L'uso della rotta del Mare del Nord per i trasporti marittimi di merci fra il Nord Europa ed il Giappone potrebbe ridurre le distanze di viaggio del 37% rispetto all'instradamento attraverso il Canale di Suez" aggiunge.

"La distanza dai porti nordeuropei alla Corea si ridurrebbe del 31%, alla Cina del 23% ed a Taiwan del 17%.

L'uso regolare del Passaggio a Nord-Ovest potrebbe ridurre la distanza di viaggio fra il Nord America ed i grandi porti situati nel Nord-Est asiatico sino al 20%.

I nuovi canali potrebbero inoltre assicurare rotte marittime alternative che accorcerebbero le attuali rotte commerciali".

Il rapporto afferma che i piani finalizzati alla realizzazione del Canale di Kra attraverso la penisola malese ridurrebbero la distanza per il petrolio ed altre spedizioni dal Medio Oriente alla Cina ed al Giappone di 1.200 km, l'equivalente di due o tre giorni di tempo di viaggio attraverso lo Stretto di Malacca.

Allo stesso modo, il proposto Canale del Nicaragua attraverso l'istmo dell'America Centrale potrebbe teoricamente assicurare un'alternativa al Canale di Panama che sarebbe così meglio in grado di accogliere le navi più grandi.

L'ammodernamento delle infrastrutture ed il miglioramento dell'efficienza dei processi doganali presso gli attraversamenti transfrontalieri nelle direttrici terrestri euroasiatiche presentano il potenziale per accorciare i tempi di viaggio da quattro a sette giorni, contribuendo a facilitare i flussi ferroviari nei tre principali corridoi fra Cina, Asia Centrale, Europa, Sud-Est asiatico ed Asia meridionale.



“Fra questi corridoi, la rotta settentrionale – utilizzando le ferrovie transiberiane o il sistema ferroviario del Kazakistan – è attualmente la sola direttrice con servizi di trasporto stabili ed affidabili nell’ambito dell’iniziativa inerente alle infrastrutture di trasporto intermodale est-ovest”.

Il rapporto afferma che l’idea economica di trasporto ferroviario dall’Asia all’Europa è chiara e che in Cina adesso esiste una notevole volontà politica di incrementare la capacità di rete.

“Sebbene il trasporto per ferrovia sia cinque volte più costoso del trasporto via mare, è circa 1,7 volte più veloce” afferma l’ITF.

“Questo fa della ferrovia una modalità attraente per il trasporto di merci assai sensibili ai tempi, come gli articoli di moda, l’elettronica, le parti di auto ed i deperibili compresi gli alimentari”.

In Africa, il rapporto ha constatato che gli investimenti relativi ai progetti infrastrutturali stanno accelerando rapidamente e che un certo numero di piani ed iniziative potrebbero favorire l’integrazione del continente e dare impulso ai traffici.

La realizzazione del corridoio Mombasa-Kampala fra il Kenya e l’Uganda, ad esempio, ha ridotto i tempi di viaggio da quindici a cinque giorni, mentre in Namibia e nello Zambia il gruppo per il Corridoio della Baia di Walvis ha ridotto i tempi di sdoganamento da quarantotto e due ore.

“Ci si aspetta che entro il 2030 venga sviluppata una maggiore connettività fra l’Africa meridionale e quella orientale, e fra l’Africa orientale e quella occidentale entro il 2040” aggiunge il rapporto.

“In Africa, le opzioni di trasporto merci transcontinentale potrebbero indurre l’incremento dei traffici interafricani e potrebbero anche abbreviare le direttrici di traffico internazionale entro il 2050, se i progetti attuali e programmati di infrastrutture di transito in Africa continueranno a mietere vantaggi in termini di risparmio di costi e di tempi”.

Tuttavia, il rapporto avverte altresì che anche se la decimazione ambientale dell’Artico potrebbe significare che la rotta del Mare del Nord possa essere libera dai ghiacci su base stagionale in un momento situato fra il 2040 ed il 2050, gli operatori dovrebbero affrontare costi elevati.

“Oltre alle condizioni meteorologiche ed alle accresciute preoccupazioni inerenti alla sicurezza nelle acque artiche, gli operatori si trovano di fronte a barriere logistiche dovute alla scarsità delle infrastrutture, ai severi requisiti di certificazione ed alla rigorosa normativa ambientale” sottolinea il rapporto.

“Il Codice Polare stabilisce standard rigorosi fra cui quelli relativi alla progettazione navale, alla formazione degli equipaggi, alle caratteristiche dei serbatoi di carburante o allo scarico delle acque di scolo.

Regole ambientali ancor più rigide potrebbero applicarsi al trasporto marittimo nell’Artico in futuro, per esempio riguardo all’uso dell’olio combustibile pesante, già vietato nell’Antartico.

Conformarsi a queste regole riduce il guadagno economico netto dei tempi di viaggio più brevi”.

*(da: lloydsloadinglist.com, 14 giugno 2019)*

## REEFER

### LA TOTE MARITIME PUERTO RICO AGGIUNGE 220 UNITÀ REFRIGERATE NATURALINE® DELLA CARRIER TRANSICOLD

Estendendo ulteriormente il proprio impegno per la sostenibilità ambientale, la TMPR (TOTE Maritime Puerto Rico) sta potenziando ulteriormente la propria flotta con 220 contenitori raffreddati dall'unico sistema naturale del settore basato su refrigerante, l'unità NaturaLINE® della Carrier Transicold.

La TMPR è la prima linea di navigazione a collocare un quantitativo cospicuo di unità NaturaLINE in servizio nelle rotte commerciali nazionali statunitensi.

Le unità NaturaLINE usano l'anidride carbonica (CO<sub>2</sub>), un refrigerante con il più basso potenziale di riscaldamento globale fra tutti i refrigeranti attualmente utilizzati nei sistemi containerizzati.

La Carrier Transicold appartiene alla Carrier, un fornitore globale all'avanguardia di innovative tecnologie di riscaldamento, ventilazione e condizionamento d'aria, refrigerazione, antincendio, sicurezza e domotica.

I nuovi contenitori refrigerati della TMPR – un misto di modelli da 40 piedi e 45 piedi high-cube – sono stati acquisiti mediante leasing dalla SeaCube Containers LLC.



Le unità NaturaLINE utilizzano un refrigerante di CO<sub>2</sub>, noto anche come R-744, che ha un potenziale di riscaldamento globale ultra basso di 1, in confronto ai potenziali di riscaldamento globale che spaziano da 600 a circa 4.000 per i refrigeranti utilizzati in altri sistemi containerizzati.

Lo R-744 è anche non dannoso per l'ozono, ampiamente disponibile, relativamente poco costoso e classificato come A1 per la bassa tossicità e la non propagazione della fiamma.

“Con il loro refrigerante naturale, le unità NaturaLINE aiutano la flotta a rispettare la normativa, ad evitare le tasse ambientali e le dismissioni a cui gli altri refrigeranti potrebbero essere soggetti nel corso della durata della vita

operativa delle unità acquisite oggi” afferma David Appel, presidente della Carrier Transicold & Refrigeration Systems.

Le eccezionali caratteristiche termiche dello R-744 consentono all’unità NaturaLINE efficiente dal punto di vista energetico di conseguire una temperatura di meno 40 C°, unitamente ad operazioni notevolmente più tranquille, un controllo più rigoroso della temperatura e nessuna limitazione alle operazioni.

In precedenza, il raggiungimento di una temperatura così bassa richiedeva un sistema containerizzato che utilizzasse un refrigerante con un potenziale di riscaldamento globale di pressoché 4.000 volte di più rispetto allo R-744.

“La TMPR ha provato le unità NaturaLINE nella nostra flotta e ha riscontrato che in tutte le fasce di temperatura le sue capacità hanno superato le nostre aspettative” afferma Jim Wagstaff, vice presidente operazioni della TOTE Maritime Puerto Rico.

La capacità di congelamento dell’unità NaturaLINE è stata un fattore importante per la TMPR quando ha valutato la movimentazione di carichi come i gelati attraverso i tropici a causa dell’elevato livello di prestazioni richieste per assicurare condizioni ottimali.

Secondo Wagstaff, l’uso del refrigerante ambientalmente sostenibile dell’unità NaturaLINE supporta il suo impegno ad essere l’ente più ambientalmente responsabile nel settore marittimo.

“L’impegno della TOTE nei confronti di Porto Rico è qualcosa che va oltre le consegne affidabili ed un eccezionale servizio alla clientela” afferma Chris Willman, vice presidente vendite & marketing della TOTE Maritime Puerto Rico.

“Si tratta di essere all’avanguardia del settore con prodotti migliori ed ambientalmente sostenibili, come le unità di refrigerazione NaturaLINE e le nostre navi della classe Marlin ad emissioni ridotte, le prime portacontainer alimentate in modo efficiente a GNL (gas naturale liquefatto) che assicurano il servizio all’isola dal 2015”.

La SeaCube Containers, uno dei maggiori acquirenti e noleggiatori mondiali di contenitori refrigerati, è stato uno dei soggetti che hanno proposto la tecnologicamente avanzata ed innovativa unità NaturaLINE quale modo per aiutare i suoi clienti a ridurre le proprie impronte di carbonio.

“Con questa ordinazione, siamo felici di essere stati in grado di aiutare la TOTE Maritime Puerto Rico a conseguire i propri obiettivi ambientali” afferma Roberto Sappio, amministratore delegato della SeaCube.

“Attraverso questo impegno relativo alla tecnologia NaturaLINE, la TOTE Maritime Puerto Rico e la SeaCube Containers stanno contribuendo a far

avanzare il settore del trasporto marittimo containerizzato verso un futuro più sostenibile” afferma Appel.

Per maggiori informazioni riguardo all’unità di refrigerazione NaturaLINE della Carrier Transicold, si può consultare il sito [www.transicold.carrier.com](http://www.transicold.carrier.com).

*(da: cargobusinessnews.com, 12 giugno 2019)*

## IN CALENDARIO

- 24-30/06/19      Genova      Genoa Shipping Week
- 25-26/06/19      Dar Es Salaam 3rd Edition of the African Ports Expansion Summit
- 28-28/06/19      Genova      Shipbrokers and Shipagents Dinner 2019
- 28-30/08/19      Jakarta      Inamarine 2019
- 10-10/09/19      Londra      12th Annual Shipping & Marine Services Forum
- 11-13/09/19      Amburgo      Seatrade Europe Cruise & River Cruise Convention
- 11-13/09/19      Amburgo      MARINE INTERIORS Cruise & Ferry Global Expo
- 19-24/09/19      Genova      59° Salone Nautico
- 23-25/09/19      Doha      Ports & Maritime Evolution, Rail & Logistics Evolution, Road & Logistics Evolution Qatar Assembly & Expo
- 23-24/09/19      Roma      AIIT 2nd International Congress on transport infrastructure and systems in a changing world
- 03-05/10/19      Piacenza      GIS 2019 - Giornate italiane del sollevamento dei trasporti eccezionali
- 06-09/10/19      Limassol      16th "Maritime Cyprus 2019" Conference
- 15-18/10/19      Oslo      15th GreenPort Congress and Cruise 2019
- 15-15/10/19      New York      11th Annual New York Maritime Forum
- 21-21/10/19      Atlantis      The Maritime Standard Awards 2019
- 22-22/10/19      Atlantis      The Maritime Standard Tanker Conference 2019
- 23-23/10/19      Parma      Logisticamente On Food
- 06-06/11/19      Abu Dhabi      The Maritime Standard Ship Finance and Trade Conference 2019
- 27-28/11/19      Madrid      International Cruise Summit 2019
- 03-05/12/19      Pordenone      Navaltech 2019 - Marine Technologies Expo
- 04-05/12/19      Barcellona      Cruise Ship Interiors Expo

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.