



notiziario  
newsletter  
bulletin  
mitteilungen  
noticiero

C.I.S.Co.  
Council of Intermodal Shipping Consultants  
Via Garibaldi, 4  
16124 Genova GE (Italia)  
Tel. 010 2518852  
Fax 010 2518852  
e-mail [info@ciscoconsultant.it](mailto:info@ciscoconsultant.it)  
[www.ciscoconsultant.it](http://www.ciscoconsultant.it)

**ANNO XXXII**  
**Numero del 15 Febbraio 2014**

**PORTI**

PORTI CINESI IN CERCA DI ESPANSIONE, MENTRE QUELLI EUROPEI  
ASPIRANO SOLO ALLA CRESCITA..... Pag. 3

**TRASPORTO MARITTIMO**

RITARDO DI SETTE ANNI PER IL CANALE DI KIEL ..... " 5

**TRASPORTO FERROVIARIO**

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO EUROPEO NON MOSTRA SEGNI DI RIPRESA ..... " 9

**TRASPORTO INTERMODALE**

LA DHL LANCIAMO UN SERVIZIO FERROVIARIO A TEMPERATURA CONTROLLATA  
CINA-EUROPA ..... " 11

**INDUSTRIA**

COSTA TROPPO AI VETTORI LASCIARE INATTIVE LE GRANDI NAVI ..... " 13

**LOGISTICA**

LA LOGISTICA È ESSENZIALE PER I GIOCHI OLIMPICI INVERNALI 2014 DI SOCHI ..... " 15

**LEGISLAZIONE**

NUOVA DIRETTIVA DELL'UNIONE EUROPEA SU APPALTI PUBBLICI  
E CONTRATTI DI CONCESSIONE ..... " 17

**PROGRESSO E TECNOLOGIA**

FUTURI CARBURANTI MARITTIMI ALTERNATIVI ..... " 19

**STUDI E RICERCHE**

IL CATTIVO IMBALLAGGIO DEI CONTENITORI COSTA MILIONI AL SETTORE  
DEI TRASPORTI ..... " 21

**REEFER**

LA FEDEX EXPRESS LANCIA IL SENSEAWARE IN EUROPA ..... Pag. 24

**IN CALENDARIO** ..... " 26

**15 Febbraio 2014**

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

## PORTI

### **PORTI CINESI IN CERCA DI ESPANSIONE, MENTRE QUELLI EUROPEI ASPIRANO SOLO ALLA CRESCITA**

I risultati produttivi dei primi 10 porti containerizzati mondiali sono aumentati del 6,1% nel 2013 rispetto all'anno precedente, sino a raggiungere 146,8 milioni di TEU.

Shanghai ha conservato senza problemi la sua condizione di primo in classifica avendo lavorato 33,6 milioni di TEU, che rappresentano una crescita del 3,3%, seguito da Singapore, in aumento del 2,9% per 32,6 milioni di TEU.

In generale lo scorso anno la crescita in tutti i porti asiatici è stata buona, in particolare nella Corea del Sud, in cui un incremento da un anno all'altro del 3,9% ha comportato l'aumento della sua produzione sino a 23,4 milioni di TEU.

Tuttavia, all'altro capo della più attiva direttrice di traffico del mondo, i porti della fascia settentrionale dell'Europa hanno assistito ad una stagnazione della crescita nel 2013: i risultati complessivi degli scali della fascia Le Havre-Amburgo sono stati pari a 39,8 milioni di TEU, rispetto ai 39,9 milioni dell'anno prima.

Infatti, il maggiore porto della fascia nonché principale centro di trasbordo, Rotterdam, ha assistito ad un calo della sua produzione del 2% per 11,7 milioni di TEU.

L'amministratore delegato del Porto di Rotterdam, Hans Smits, commentando le deludenti cifre relative ai contenitori, ha detto che la ragione principale della mancata crescita dell'anno scorso è stato "il persistente crollo dell'economia"; peraltro, secondo Ben Hackett di *Global Port Tracker*, ciò ha avuto più a che fare con il fatto che i consumatori hanno esitato ad aprire il proprio borsellino in presenza di uno scenario di segnali economici di diverso tipo.

Pertanto, alle prese con uno scialbo mercato europeo ed un incremento dei picchi indotti dal protezionismo nell'Unione Europea per quanto attiene le tariffe di importazione, gli esportatori cinesi hanno cercato e trovato nuovi mercati a titolo di compensazione; nei paesi dell'ASEAN, in Russia, in Sudafrica, nell'America Latina e nel Medio Oriente.

Tuttavia, la sostenibilità di questi mercati emergenti è stata motivo di grande ansia nei mercati mondiali di borsa sin dall'avvento del nuovo anno, dal

momento che – ad esempio – le borse europee hanno riportato una perdita media del 7% sino a febbraio ed i discorsi sulle scrivanie commerciali si sono concentrati sulle possibilità di una “correzione del 10% nel primo trimestre”.

Paradossalmente, questa “crisi dei mercati emergenti” è stata alimentata dagli eventi verificatisi nelle due maggiori economie mondiali, quelle di Stati Uniti e Cina.



Negli Stati Uniti, l’annuncio della riduzione del suo quantitativo programma di stimolo dell’economia; da ultimo, la flessione a sorpresa dell’indice ufficiale di gestione degli acquisti, che rappresenta il barometro della salute economica della Cina.

I mercati emergenti, in particolare quelli in America Latina, dipendono profondamente dagli investimenti derivanti dalle decisioni di Cina e Stati Uniti, e i mercati hanno reagito alle implicazioni negative della marcia indietro delle due superpotenze economiche.

Dopo un buon 2013 per le borse mondiali ed un mucchio di incoraggianti indicatori economici in Europa, le prospettive per il 2014 erano positive prima dell’emersione delle agitazioni nel mercato; infatti, l’editoriale di Ben Hackett su *Global Port Tracker* di dicembre per il Nord Europa è stato di segno ottimistico.

Scrive Hackett: “Le nostre previsioni per il 2014 restano positive e continuiamo a stimare che possa esservi una ripresa nei primi sei mesi dell’anno dopo la crescita debole degli ultimi sei mesi”.

Quanto caleranno ulteriormente i mercati delle borse è più difficile da prevedere rispetto a se, e per quanto tempo, i vettori marittimi potranno mantenere gli incrementi tariffari generali, ma non c’è dubbio che tutte e due le situazioni saranno collegate e dipenderanno dal ritorno dei sentimenti positivi.

(da: *theloadstar.co.uk*, 5 Febbraio 2014)

## TRASPORTO MARITTIMO

### RITARDO DI SETTE ANNI PER IL CANALE DI KIEL

È stato detto che le navi che passano attraverso il Canale di Kiel, un'arteria di trasporto via acqua fondamentale e decisiva per il successo delle principali porte d'accesso tedesche per i container di Amburgo e Bremerhaven, potrebbero continuare ad affrontare ritardi per i prossimi sette anni.

L'agenzia marittima GAC avverte che i tempi di attesa per le navi lunghe oltre 125 metri e con pescaggio di più di 6,5 metri che cercano di entrare nella chiusa occidentale di Brunsbüttel si sono allungati sino a 12 ore, mentre all'ingresso orientale di Kiel-Holtenau ci sono stati ritardi sino a quattro ore.

Il canale ha quasi 120 anni di età e, con 37.000 transiti ogni anno, passano più traffici attraverso le sue antiche chiuse di quanto non accada attraverso i canali di Suez e Panama combinati.

Tuttavia, soffre da sempre di una cronica mancanza di investimenti da parte dei governi federali che si sono succeduti nel tempo, il che, per un paese che è orgoglioso delle proprie conquiste relative alle infrastrutture e del suo retaggio marittimo, è particolarmente fastidioso per gli operatori del trasporto marittimo.

"I problemi sono dovuti alla mancata manutenzione nel corso degli ultimi 25 anni" ha dichiarato una fonte locale.

È stato spiegato che i piani finalizzati alla costruzione di una nuova chiusa a Brunsbüttel e ad approfondire ed allargare il canale esistono sin dagli anni '80, ma che, in seguito alla riunificazione della Germania nel 1989, i traffici nel canale erano calati precipitosamente poiché la flotta della ex Germania Est era scomparsa e l'Unione Sovietica si era dissolta: entrambi i paesi, infatti, facevano affidamento sul canale quale punto di accesso al Mare del Nord ed all'Oceano Atlantico.

Di conseguenza, i fondi infrastrutturali federali erano stati dirottati sulla ricostruzione della Germania Est, ed in particolare della sua rete stradale.

Pertanto, il canale non era preparato all'impennata dei traffici nel Baltico che ha avuto luogo negli ultimi 15 anni, specialmente per quanto riguarda i carichi containerizzati di raccordo da Amburgo a Bremerhaven.

Le chiuse, che erano state progettate nel 1900 – sul finire dell'era del vapore – non erano in grado di far fronte ai battelli moderni.

Le navi oggi raramente spengono i loro propulsori quando attraccano ad una chiusa, dal momento che ciò comporta gravi inefficienze in relazione al carburante.



Ciò ha creato una tale tensione che le ruote del varco della chiusa di Brunsbüttel, che giravano su rotaie posate sul fondo della chiusa, si spostavano; adesso le porte si muovono su pattini di legno.

Il canale ha quattro serie di chiuse: due per le navi lunghe sino a 125 metri ed un altro paio più grandi che possono accogliere navi fino a 310 metri di lunghezza.

A primavera dell'anno scorso, entrambe le serie di chiuse ai due capi del canale sono state messe fuori servizio, il che ha significato per le navi dover aggirare la costa danese: in alcuni casi, una deviazione di centinaia di miglia.

Secondo Alexander Geisler, amministratore delegato della VHSS, l'associazione degli agenti marittimi di Amburgo, si è trattato di una crisi tale che alla fine è riuscita a strappare una risposta al governo tedesco.

Geisler è senza dubbio scoraggiato dalla mancanza di considerazione che al canale è stata data dal governo di Berlino, che rimane sostanzialmente il responsabile del suo finanziamento.

“Abbiamo formato una coalizione con armatori, agenti, spedizionieri di merci ed anche piloti marittimi a siamo andati a Berlino per fare un bel po' di lobbying.

Il Canale di Kiel è troppo importante per i porti di Brema ed Amburgo, ed un sacco di esportazioni dalla Baviera e la Germania meridionale destinate in Russia e negli stati baltici passano attraverso Kiel.

Peraltro, tanta gente in Germania semplicemente non lo capisce; anche se il ministro delle infrastrutture viene dalla Baviera, per lui la priorità sono le strade” ha dichiarato Geisler.

Ciononostante, gli sforzi di Geisler a Berlino hanno avuto successo, dal momento che il governo si è impegnato a riparare la grossa chiusa di

Brunsbüttel e ha dato il via libera ai piani finalizzati alla costruzione di una quinta chiusa in quel sito.

I costi previsti sono dell'ordine di oltre 300 milioni di euro, ma la chiusa sarebbe in grado di movimentare navi sino a 330 metri di lunghezza.

Dato che una portacontainer Kiel-max si attesta a circa 1.400 TEU, consentire al canale di movimentare navi più grandi richiederebbe il suo dragaggio ed allargamento, che potrebbero costare almeno 1 altro miliardo di euro.



Peraltro, anche la sola riparazione della chiusa di Brunsbüttel non sarà un'impresa facile.

Ci si aspetta che i lavori durino almeno fino ad aprile, a seconda delle condizioni meteorologiche, mentre la costruzione della quinta chiusa richiederà da sei a sette anni, il che, a detta di Geisler, probabilmente comporterà ulteriori ritardi per le operazioni di trasporto.

“Il grosso problema è che le compagnie di navigazione hanno bisogno di affidabilità; la filiera della distribuzione pure; se noi non siamo in grado di minimizzare il rischio dei ritardi o quello che una nave resti bloccata, perderemo occasioni di lavoro.

Tutti quanto lo sanno a Kiel, e tutti lavorano incredibilmente sodo per tenerlo aperto” ha aggiunto Geisler.

Tuttavia, molti ad Amburgo sono inoltre preoccupati perché, se i ritardi dovessero persistere, le linee di navigazione potrebbero optare per la rotta più lunga su base permanente.

Il loro timore è rappresentato dalla concorrenza da parte di Rotterdam ed Anversa.

Poiché questi porti stanno al di là del canale, la deviazione attorno alla Danimarca non è un problema serio ed entrambi da tempo cercano di attirare i traffici Baltici di trasbordo a discapito della loro sede tradizionale in Germania.

Secondo l'autorità del Canale di Kiel, il transito nel canale farebbe risparmiare ad una linea di navigazione 332 miglia nel passaggio da San Pietroburgo ad Amburgo, rispetto alla rotta attorno alla Danimarca; tuttavia, il risparmio sarebbe di sole 182 miglia se la partenza avvenisse da Rotterdam.



In presenza di oneri di transito nel canale e lunghi ritardi, il passaggio attorno alla Danimarca appare più allettante e le navi hanno già iniziato ad effettuare la deviazione.



Gli agenti marittimi locali, tuttavia, non ritengono che si verificherà un dirottamento permanente.

“Alcune navi hanno deciso di percorrere la rotta via Scaw, ma noi confidiamo che ritorneranno quando le operazioni saranno rientrate nella normalità” ha dichiarato uno di loro.

“L’anno scorso, durante la chiusura del Canale di Kiel, tutto il traffico si è svolto via Danimarca, ma subito dopo la riapertura è tornato tutto quanto.

Pertanto, noi confidiamo di dover solo far passare il periodo delle riparazioni per poi riportare i traffici nel Canale di Kiel”.

Peraltro, i ritardi stanno già costando di più ai caricatori.

L’operatore feeder nordeuropeo Team Lines ha imposto un sovrapprezzo di 17,5 euro/TEU per il Canale di Kiel “al fine di compensare i tempi di attesa aggiuntivi con velocità di servizio più elevate che hanno comportato un consumo maggiore di bunker ed altri costi operativi nel corso della permanenza in porto”.

Anche la Hapag-Lloyd implementerà un sovrapprezzo di 18,5 euro per TEU a partire da febbraio.

Né i vettori sembrano avere molte speranze che i problemi relativi al canale possano essere risolti tanto presto; situazione, questa, che Geisler osserva con ironia: “La cosa buffa è che, più di un secolo fa, il Canale di Kiel è stato costruito in otto anni, mentre per noi adesso ce ne vogliono sei solo per costruire una chiusa”.

*(da: theloadstar.co.uk, 29 Gennaio 2014)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO EUROPEO NON MOSTRA SEGNI DI RIPRESA

Il trasporto merci ferroviario ha fatto registrare risultati negativi in termini di prestazioni trasportistiche e profitti nel 2013 e, persistendo la debole situazione economica, le prestazioni restano in qualche modo al di sotto del momento migliore registrato nel 2007 prima della crisi economica.

Questi sono i ritrovati dello studio "European Railfreight Transport Market 2014" elaborato dalla ditta tedesca di consulenze SCI Verkehr, nel quale si dice che dopo una ripresa avvenuta nel 2010 e nel 2011, e malgrado le grandi aspettative, non si sono poi materializzati ulteriori miglioramenti delle prestazioni.

I volumi del mercato sono ammontati a 1,7 miliardi di euro nel 2012, con un decremento del 5% rispetto al 2011 e queste cifre non saranno superate nel 2013 in un mercato che la SCI Verkehr descrive come "instabile".

La SCI afferma che le prestazioni di alcune imprese di trasporto merci ferroviario si sono ridotte così sensibilmente che non si potranno conseguire ritorni a livelli pre-crisi nemmeno a lungo termine.



Inoltre, i programmi di ristrutturazione da parte di varie imprese di trasporto non hanno ancora ottenuto una svolta significativa per quanto attiene i risultati o i profitti.

La Fret SNCF e Trenitalia Cargo hanno intrapreso iniziative finalizzate a far fronte ai rispettivi declini ma non sono ancora tornate a conseguire profitti, mentre i tentativi di privatizzazione avvenuti nei confronti di operatori dell'Europa Orientale, fra cui la CFR Marfa, la HX Cargo e la BDz Cargo, non hanno avuto successo.

La PKP Cargo si è recentemente quotata con successo alla Borsa di Varsavia e ha fatto registrare risultati positivi ed in miglioramento negli ultimi due anni, così come la DB Schenker.

Il Rail Cargo Group ha registrato un risultato ante oneri finanziari positivo nel 2012 dopo un 2011 in perdita, mentre Fret SNCF, Trenitalia Cargo, SBB Cargo

e Green Cargo hanno tutte quante riportato risultati negativi ma in miglioramento.

La SCI Verkehr afferma che le fiacche condizioni economiche in Europa e la feroce concorrenza intermodale, che comporta una tariffazione rapace da parte delle imprese di autotrasporto, stanno contribuendo a questi risultati.

Tuttavia, essa sostiene altresì che esiste un notevole potenziale di svolta a causa dell'ammodernamento in corso di strutture, attività interne e procedure imprenditoriali, nonché dell'ottimizzazione dimensionale attraverso fusioni ed alleanze fra società.

Nelle sue previsioni sulle prestazioni sino al 2020, il modello di base dell'indice della SCI Verkehr stima un ritorno al livello pre-crisi entro il 2020, mentre il modello di crescita prevede un ritorno entro il 2016.

Tuttavia, il modello di decrescita prevede un ritorno al livello del 2010 solamente per la fine del decennio.

*(da: railjournal.com, 6 Febbraio 2014)*

## TRASPORTO INTERMODALE

### LA DHL LANCIA UN SERVIZIO FERROVIARIO A TEMPERATURA CONTROLLATA CINA-EUROPA

La DHL Global Forwarding ha presentato i propri piani di sviluppo per la Cina relativi al 2014 con il lancio di un esclusivo servizio ferroviario a temperatura controllata Cina-Europa.

Alimentati da un motore diesel-elettrico, i contenitori della DHL consentono il controllo della temperatura interna, il suo monitoraggio lungo il percorso e la possibilità di modificarla a distanza.

Ciò assicura una soluzione di trasporto multimodale tutto l'anno per prodotti sensibili alla temperatura che normalmente non sono in grado di utilizzare il veloce e razionale dal punto di vista dei costi corridoio ferroviario ovest transcontinentale durante i severi mesi invernali ed i caldi mesi estivi.



Kelving Leung, amministratore delegato della DHL Global Forwarding per l'Asia ed il Pacifico, dichiara: "Nel corso degli ultimi tre anni, la nostra innovativa squadra multimodale ha lanciato diverse soluzioni di trasporto pionieristiche e complete per i nostri clienti con taglio dei tempi, riduzione dei costi e delle emissioni di CO<sub>2</sub>."

Il lancio del servizio ferroviario Cina-Europa a temperatura controllata della DHL Global Forwarding è il nostro primo di questo tipo del 2014 ed offre ai clienti con prodotti sensibili alla temperatura un accesso tutto l'anno a questa efficiente tratta trasportistica a prescindere dalle condizioni meteorologiche: dall'estate più rovente all'inverno più freddo.

Questo tipo di innovazione assicura ai nostri clienti una flessibilità ancora maggiore unitamente alla affidabilità della qualità del servizio DHL.

Il servizio ferroviario a temperatura controllata della DHL Global Forwarding consente un preciso controllo della climatizzazione dei contenitori nella più rapida direttrice dalla Cina all'Europa, cioè il corridoio Ovest da Chengdu a Łódz.

Malgrado le temperature esterne che nel corso dell'anno spaziano da picchi di oltre 26<sup>C</sup> a medie di almeno -17<sup>C</sup>, i clienti possono predisporre temperature interne ottimali per le loro consegne da -25<sup>C</sup> a 25<sup>C</sup> per tutto l'anno; vantaggio notevole, questo, in particolare per i prodotti ad alta tecnologia ed altre merci sensibili alla temperatura.

I container in questione sono leggeri e fatti di alluminio e di acciaio ad elevata resistenza e provvedono alla propria alimentazione mediante un motore diesel-elettrico.

Sono tutti dotati di un avanzato sistema di monitoraggio e tracciabilità che consente ai clienti non solo di conoscere la precisa localizzazione della loro spedizione ma anche di controllare e modificare la temperatura interna nel corso del viaggio se necessario".

Il servizio ferroviario Cina-Europa è stato lanciato l'anno scorso in associazione con la YHF Logistics, operatore del servizio ferroviario effettuato lungo il corridoio cinese Ovest, il Chengdu Express Train.

Il servizio, che viene ritenuto il collegamento ferroviario più veloce dalla Cina all'Europa, parte da Chengdu in Cina e percorre il corridoio Ovest cinese sino all'hub intermodale della DHL a Małaszewicze e Łódź, in Polonia.

*(da: multimodaljournal.com, 12 Febbraio 2014)*

## INDUSTRIA

### **COSTA TROPPO AI VETTORI LASCIARE INATTIVE LE GRANDI NAVI**

Secondo l'ultima pubblicazione *Container Insight* della Drewry Maritime Research, sebbene le linee di navigazione containerizzate stiano fermando altre navi, un numero molto minore di loro è stato messo fuori servizio rispetto all'anno scorso.

La Drewry sostiene che la tendenza del settore è quella di cancellare le partenze quando occorre, piuttosto che cancellare interi servizi, specialmente quelli che coinvolgono navi con capacità di 8.000 TEU ed oltre.



Secondo gli ultimi dati della Drewry, 175 navi per una capacità cumulativa di 516.800 TEU erano state fermate

a metà gennaio, rispetto a sole 152 navi che offrivano una capacità di 239.000 TEU inattive a settembre del 2013.

Il rapporto afferma che il gran numero di nuove navi è in parte responsabile della crescita, dato che 74 navi da 3.000 a 8.000 TEU si sono aggregate alla flotta nel corso del 2013, rispetto alle 58 del 2012.

Un altro fattore che ha contribuito a tale crescita è stato il fatto che cinque servizi transpacifici sono stati dismessi da settembre a novembre, rispetto ai nove dell'anno prima.

La Drewry afferma che questi accantonamenti non possono essere attribuiti ad un miglioramento della domanda, ma sono probabilmente più correlati al fatto che le tariffe di nolo sono rimaste basse.

La costituzione dell'alleanza P3 potrebbe anche rappresentare un fattore responsabile del numero crescente di navi inattive, si legge nel rapporto, dal

momento che i rivali vengono costretti ad esitare prima di intraprendere qualsiasi programma di riduzione della flotta che possa danneggiare la quota di mercato prima del secondo/terzo trimestre del 2014.

Anche la G6 è intenzionata ad espandersi in seguito nei traffici transpacifici e transatlantici, mettendo ulteriormente in pericolo la quota di mercato delle compagnie di navigazione non allineate.

In conclusione, la Drewry prevede che, anche se la capacità della flotta inattiva dovesse impennarsi a febbraio a causa del Nuovo Anno Cinese, saranno meno probabili altri annullamenti di servizi a causa della minaccia dell'alleanza P3 e dell'espansione dell'alleanza G6.

Si prevede inoltre che un numero maggiore di navi da 3.000 a 8.000 TEU venga dismesso a causa del gran numero di navi di oltre 13.000 TEU in consegna quest'anno.

*(da: cargobusinessnews.com, 3 Febbraio 2014)*

## LOGISTICA

### **LA LOGISTICA È ESSENZIALE PER I GIOCHI OLIMPICI INVERNALI 2014 DI SOCHI**

I Giochi Olimpici Invernali 2014 di Sochi, in calendario dal 7 al 23 febbraio, hanno comportato un enorme sforzo logistico al fine di far sì che pallet ed imballaggi potessero essere trasportati dai paesi di tutto il mondo ad una località centrale.

Le merci spedite via mare, aria, ferrovia e strada sono state gestite dal Servizio Doganale Federale russo e dal comitato organizzatore di Sochi 2014.

L'obiettivo della funzione logistica del comitato organizzatore di Sochi 2014 è quello di supportare i membri delle comunità olimpiche e paraolimpiche nell'organizzare la consegna e lo sdoganamento delle merci correlate ai Giochi nel modo più efficiente possibile ed in tempo.

Si dice che siano stati spesi 51 miliardi di dollari USA nelle Olimpiadi Invernali di Sochi, cifra che le rende i Giochi Olimpici più costosi di sempre, mentre 8,7 miliardi di dollari USA sono stati spesi nel completamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie per il trasporto.

I costi logistici definitivi non sono stati ancora comunicati.

Il comitato organizzatore di Sochi 2014 ha selezionato uno spedizioniere di merci ufficiale per tutte le direttrici di accesso delle merci a Sochi allo scopo di assicurarne l'efficienza.

Le Ferrovie Russe sono le fornitrici ufficiali del servizio di trasporto merci, dal momento che esse trasportano oltre 1,1 miliardi di tonnellate di merce all'anno, mentre la Aeroflot è la linea aerea ufficiale utilizzata quale vettore aereo per i carichi di merce.

Al fine di agevolare lo svolgimento dei Giochi, le Ferrovie Russe hanno costruito nuove strade per una lunghezza complessiva di 157 km, hanno ammodernato le infrastrutture esistenti e hanno realizzate nuove stazioni ferroviarie.

La Aeroflot ha incrementato il numero di voli da Mosca a Sochi da 5 a 15 giornalieri e si ritiene che essa possa trarre grandi vantaggi dai Giochi Olimpici, dati i maggiori profitti generati dalla crescita dei traffici.



Alcuni altri tipi di merce possono essere introdotte in Russia solamente ai sensi di certe condizioni e se l'importatore si attiene a specifiche procedure.

Per importare tali merci, l'importatore deve presentare alla dogana la prevista documentazione (licenze, certificati, permessi ecc.).

Per ogni collo di equipaggiamento spedito, ci sarà un sovrapprezzo in caso di danni o mancanza di pezzi.

Le cifre della logistica relativa al quantitativo di merce spedita saranno enormi; i dati esatti saranno pubblicati successivamente all'evento.



I magazzini IBC che contengono le attrezzature di telecomunicazioni per le

Olimpiadi 2014 misurano 8.400 metri<sup>2</sup> e il principale hub logistico centrale dispone di 2.700 m<sup>2</sup> di spazio per tutte le altre merci.

Quando le merci vengono spedite alle destinazioni finali dai centri di distribuzione, gli spedizionieri di merci dispongono di una finestra di consegna rigorosa per ciascun arrivo al fine di garantire la massima sicurezza.

Con la partecipazione di oltre 5.500 atleti di più di 80 paesi, oltre 1.500 atleti paraolimpici di 44 paesi, 25.000 volontari e 12.000 rappresentanti dei media, è una fortuna che non siano stati imposti limiti quantitativi alle spedizioni complessivamente destinate alle Olimpiadi.

*(da: lloydsloadinglist.com, 7 Febbraio 2014)*

## LEGISLAZIONE

### **NUOVA DIRETTIVA DELL'UNIONE EUROPEA SU APPALTI PUBBLICI E CONTRATTI DI CONCESSIONE**

Le nuove regole dell'Unione Europea su appalti pubblici e contratti di concessione sono state impostate per garantire migliori qualità e valore del denaro nei casi in cui le autorità pubbliche acquisiscono o noleggiano lavoro, beni o servizi.

Le nuove direttive rappresentano una revisione delle attuali regole sugli appalti pubblici e, per la prima volta, fissano standard comuni a tutta l'Unione Europea sui contratti di concessione al fine di dare impulso alla concorrenza leale e di assicurare un valore migliore al denaro.

Tutto ciò sarà reso possibile mediante l'introduzione di nuovi criteri autorizzativi che diano maggiore enfasi alle considerazioni di carattere ambientale, agli aspetti sociali ed all'innovazione.



Isabelle Ryckbost, segretario generale dell'ESPO (organismo dei porti marittimi europei), afferma al riguardo: "In seguito all'adozione della direttiva, le autorità portuali hanno in corso la valutazione dell'impatto delle nuove regole in relazione ai contratti portuali".

L'ESPO, peraltro, sostiene che è troppo presto per identificare i vantaggi o le problematiche correlate all'applicazione della nuova direttiva dell'Unione Europea.

Tuttavia, essa accoglie con favore il fatto che "gli accordi di affitto del territorio siano chiaramente al di fuori del raggio d'azione della direttiva sull'assegnazione di concessioni" aggiunge la Ryckbost.

L'Unione Europea afferma che anche la procedura delle gare d'appalto sarà più agevole per le imprese, con uno standard denominato "Documento Europeo Unico sugli Appalti" basato su autodichiarazioni.

Solamente il vincitore della gara d'appalto sarà tenuto a fornire la documentazione originale.

Le nuove regole incoraggiano altresì la suddivisione dei contratti in lotti allo scopo di rendere più facile la presentazione di domande di partecipazione delle ditte minori.

Le nuove direttive entreranno in vigore 20 giorni dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea.

Dopo tale data, gli stati membri avranno a disposizione 20 mesi per implementare i dettami delle nuove regole nelle normative nazionali.

*(da: portstrategy.com, 29 Gennaio 2014)*

## PROGRESSO E TECNOLOGIA

### FUTURI CARBURANTI MARITTIMI ALTERNATIVI

La DNV GL ha pubblicato un nuovo studio ufficiale, intitolato "Carburanti alternativi per il trasporto marittimo", che elenca un certo numero di opzioni a lungo termine di carburanti a basse emissioni di anidride carbonica per il settore.

Naturalmente, data l'eccellenza da sempre rivestita dalla DNV in questo campo, al gas naturale liquido viene conferita una posizione di assoluta evidenza.

Peraltro, esso ora si è affermato a sufficienza di modo che, sebbene molti possano ancora ritenerlo un'alternativa, la sua eventuale adozione adesso sembra una certezza.



Perciò, quello che attira l'attenzione è il resto delle proposte elencate.

"Il trasporto marittimo a lungo raggio ha bisogno di carburanti disponibili in tutto il mondo e pertanto tenderà ad utilizzare il gas naturale liquido ed il biodiesel, se quest'ultimo divenisse disponibile" afferma Christos Chryssakis, ricercatore capo della DNV GL autore dello studio.

La maggiore attenzione per le navi d'alto mare, però, sembra essere il fare uso di qualsiasi fonte energetica prontamente disponibile, rinnovabili comprese.

Il fattore chiave sembra essere la tecnologia delle pile ed altri strumenti di immagazzinaggio di energia come le celle a combustibile, ancora una tecnologia emergente, ma in rapida avanzata.

Uno dei fattori spesso trascurati parlando dei carburanti a basso contenuto di carbonio è il costo di produzione e di trasporto – in termini sia monetari che ambientali – di cui occorre tener conto.

La DNV GL si riferisce ad esso come il costo "buono per l'elica".

E ciò fa sì che alcune delle "alternative" proposte – come il biocarburante – sembrino poco pratiche.

Il trasporto marittimo a corto raggio è il settore in cui è probabile che venga utilizzata la maggior parte dei carburanti alternativi; in Svezia, ad esempio, la Stena Line sta convertendo alcuni traghetti per alimentarli con il metanolo prodotto localmente, mentre le biomasse ed i biogas prodotti in loco derivandoli dai rifiuti rappresentano altre possibilità a lungo termine.

Se non fosse per problemi di natura politica, l'energia nucleare offrirebbe una soluzione assai attraente.

Essa, peraltro, può ancora svolgere un suo ruolo nella produzione di energia a terra per le navi in porto o per ricaricare le batterie di bordo.

La DNV GL afferma di riconoscere le problematiche che fanno capo agli armatori ed agli operatori, ma di stare continuando a studiarle per offrire soluzioni al riguardo ed assistere gli armatori affinché conseguano obiettivi fattibili e sostenibili.

*(da: maritimejournal.com, 30 Gennaio 2014)*

## STUDI E RICERCHE

### IL CATTIVO IMBALLAGGIO DEI CONTENITORI COSTA MILIONI AL SETTORE DEI TRASPORTI

Un'analisi elaborata dal TT Club, ditta specializzata in assicurazioni nel settore dei trasporti e della logistica, ha rivelato che si ritiene che fino ai due terzi degli incidenti che comportano la perdita o danni ai carichi containerizzati siano causati da un cattivo od improprio imballaggio e fissaggio.

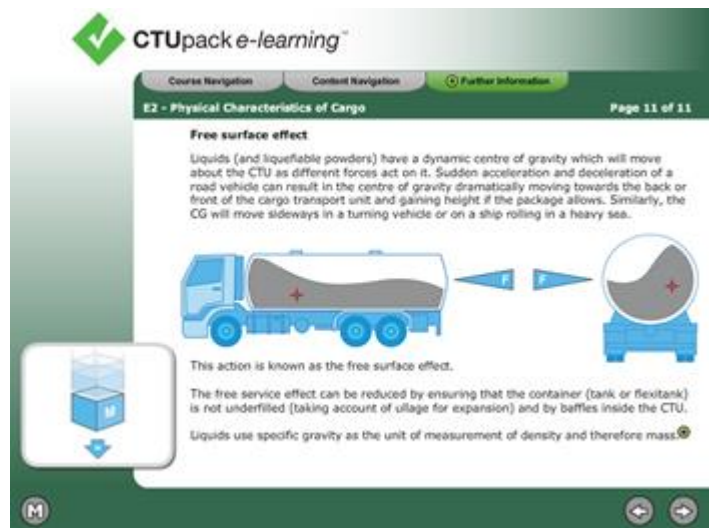
Tali ritrovati sono riecheggianti dal CINS (Sistema di Notifica degli Incidenti ai Carichi), in cui un terzo degli incidenti indagati sono stati attribuiti a questa causa.

La perdita per il settore è considerevole, risultando in spese dirette, interruzioni operative e distrazioni amministrative, per non menzionare i costi dei contenziosi o quelli assicurativi.

La storia delle richieste di risarcimento del TT è cosparsa di incidenti che indicano una inadeguata consapevolezza delle forze dinamiche che si possono incontrare nell'ambito del trasporto intermodale, oltre alla carenza di considerazione delle conseguenze di una impropria distribuzione del carico nelle unità di trasporto delle merci.

Tuttavia, poiché i moderni container normalmente passano attraverso moltissimi procedimenti nel corso del loro viaggio, può essere difficile definire esattamente la propensione agli incidenti, anche nei casi in cui si sospetta un cattivo imballaggio.

“Non sorprende il fatto che il corretto imballaggio dei contenitori sia in evidenza nell'agenda degli organismi del settore, dei regolatori e degli assicuratori, dal momento che le conseguenze dei carichi insicuri e malamente fissati sono serie.



È importante tener conto non solo delle perdite finanziarie ma anche in tanti casi delle serie lesioni personali agli operatori, o persino dei decessi” afferma il direttore gestione rischio del TT Club, Peregrine Storrs-Fox.

“L’aumento del livello di formazione per conservare e migliorare le competenze del personale alle dipendenze di caricatori, consolidatori, magazzini e depositi per l’imballaggio di contenitori ed altre unità di trasporto è ora essenziale” continua Storrs-Fox.

“È questo il motivo per cui il TT Club ha incaricato la Exis Technologies, ditta specializzata in corsi di formazione online, di sviluppare il corso CTUpack e-learning™”.

Il corso CTUpack e-learning™ è uno strumento di apprendimento online per coloro che sono impegnati nell’imballaggio e disimballaggio delle unità di trasporto delle merci, compresi i contenitori, le casse mobili, i semirimorchi ed altre unità affini utilizzate nel trasporto intermodale.

La prima versione del CTUpack è un corso di livello base, che è stato lanciato il 3 febbraio.

I moduli del corso si concentrano sugli argomenti del carico, del trasporto, dell’imballaggio e dell’arrivo a destinazione.

Ci sono lezioni relative a questi argomenti del tutto pertinenti per gli imballatori di container, fra cui le forze e le tensioni in cui ci si imbatte durante il trasporto, nonché con riguardo a come queste ultime richiedano un’attenta considerazione quando si imballano e fissano i carichi in una unità di trasporto merci.

Gli studenti vengono continuamente valutati durante il corso e ricevono un certificato di completamento del corso su cui viene riportata la loro votazione finale.

Al corso e-learning si accede via web; esso è disponibile per formazione individuale o per programmi di addestramento in imprese nazionali, regionali e globali.

I corsi multipli vengono gestiti utilizzando il sistema di gestione dell’e-learning della Exis Technologies, che fornisce le funzioni di amministratore per l’avvio dei corsi ed il monitoraggio dei risultati degli allievi.

Lo scopo del corso è quello di indirizzare l’attenzione del settore sulle significative e pericolose implicazioni del cattivo imballaggio, nonché di fornire una guida coerente con le buone pratiche attuali.

Il corso tiene conto della recenti revisioni alle linee-guida ILO/IMO/UNECE\*, che si prevede vengano approvate alla fine di quest'anno quale codice di comportamento non obbligatorio ma applicabile.

L'evoluzione del CTUpack e-learning rifletterà ogni ulteriore modifica alla documentazione dell'ONU ed alle altre guide sulle buone pratiche del settore.

Conclude Storrs-Fox: "Il CTUpack e-learning fa seguito all'affermato corso di formazione online sul Codice IMDG tenuto dalla Exis, anch'esso sponsorizzato dal TT Club.

Entrambi i corsi si adattano bene all'approccio inerente alla gestione del rischio che il TT Club da sempre diffonde nella comunità del trasporto merci mondiale.

Come in altri settori operativi industriali, la formazione è senza dubbio il provvedimento numero uno per la prevenzione delle perdite e, se adottata quale caratteristica di nucleo della cultura dell'operatore, può ridurre in misura notevole il numero degli incidenti che si verificano globalmente ogni anno in tutto il settore".

*(da: lloydsloadinglist.com, 3 Febbraio 2014)*



## REEFER

### LA FEDEX EXPRESS LANCIA IL SENSEAWARE IN EUROPA

La FedEx Express ha annunciato l'espansione del proprio premiato servizio SenseAware in 14 nuovi paesi in tutta Europa.

Il SenseAware soddisfa le esigenze dei settori relativi a sanità e scienze naturali ed alle loro richieste inerenti ai prodotti ad alto valore sensibili all'ambiente ed ai tempi di viaggio.

I clienti della FedEx in Belgio, Italia, Francia, Spagna, Svizzera, Paesi Bassi, Irlanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Repubblica Ceca, Polonia e Germania sono adesso in grado di stare più vicini alle loro spedizioni maggiormente problematiche ad elevato valore e sensibili ai tempi di viaggio quasi in tempo reale con il SenseAware.



Anche i clienti canadesi adesso trarranno vantaggio dalle capacità ampliate e dalla disponibilità in quel paese.

L'espansione del servizio SenseAware in Europa e Canada significa un lancio coordinato in quei paesi per il servizio ShipmentWatch della FedEx.

Il FedEx ShipmentWatch, un servizio della FedEx Custom Critical, si affida al SenseAware per tutta una gamma di spedizioni delicate, fra cui quelle puntuali e quelle non espletate dalla FedEx.

Il SenseAware combina un'applicazione online con un congegno a sensori multipli al fine di assicurare ai clienti che spediscono prodotti ad alto valore o ecocompatibili una visibilità pressoché in tempo reale e da vicino, nonché la collaborazione lungo tutta la loro filiera distributiva.

Oltre al monitoraggio locale, il servizio è in grado altresì di monitorare la temperatura, l'esposizione alla luce, l'umidità relativa, i traumi e la pressione barometrica.

Il congegno SenseAware 2000 supporta una sonda a ghiaccio secco che serve a monitorare temperature spazianti da  $-80^{\circ}\text{C}$  a  $+60^{\circ}\text{C}$  ed una sonda criogenica in grado di monitorare spedizioni da  $-195^{\circ}\text{C}$  a  $+60^{\circ}\text{C}$ , specialmente utili nel settore sanitario.

“Dal momento che l’ambiente lavorativo globale sta diventando sempre più complesso, le informazioni non sono mai state così decisive per le imprese” afferma Carlo Novi, amministratore delegato e responsabile vendite e soluzioni sanitarie della FedEx EMEA.

“Grazie al nostro programma di espansione internazionale, altri clienti ancora del settore sanitario hanno accesso a queste informazioni, assicurando una prospettiva dall’interno allo scopo di poter assumere migliori e tempestive decisioni e di agevolare l’identificazione delle opportunità finalizzate ad incrementare l’efficacia delle loro filiere distributive”.

Le capacità della FedEx sono state ampliate per far fronte specificamente alle esigenze in evoluzione della clientela, fra cui soluzioni di trasporto a temperatura controllata, logistica fondamentale per le scorte di strumenti medici e pezzi di ricambio, trasporto di merci pericolose, rifornimento di ghiaccio secco e ricondizionamento di pacchetti gel, nonché imballaggio a temperatura controllata.

“Nell’ambito del settore sanitario, la complessità della normativa nazionale ed internazionale è in crescita e le problematiche di natura logistica stanno avendo effetti su ogni livello della filiera della distribuzione” continua Novi.

“Il SenseAware consente alle imprese di affrontare e superare tali problematiche e di spedire i propri articoli di valore in tutta la regione ed a livello internazionale in modo sicuro e controllato”.

*(da: lloydsloadinglist.com, 12 Febbraio 2014)*

## IN CALENDARIO

- [6th Intermodal Asia 2014](#)  
Intercontinental Melbourne The Rialto, Australia  
Thursday 27 and Friday 28 February 2014
- [Cool Logistics Africa](#)  
Cape Town, South Africa  
4-6 March 2014
- [12th Intermodal Africa 2014](#)  
Lagos Oriental Hotel, Lagos, Nigeria  
Thursday 27 and Friday 28 March 2014
- [Intermodal Asia 2014](#)  
Shanghai, P.R. China  
1-3 April 2014
- [Intermodal South America 2014](#)  
São Paulo, Brazil  
1-3 April 2014
- [TOC CSC: Asia 2014](#)  
Singapore  
8-9 April 2014
- [2nd Med Ports 2014](#)  
Kenzi Farah Hotel, Marrakech, Morocco  
Wednesday 23 and Thursday 24 April 2014
- [10th Trans Middle East 2014](#)  
InterContinental Doha The City, Qatar  
Wednesday 21 and Thursday 22 May 2014
- [SIL 2014](#)  
Barcelona, Spain  
3-5 June 2014
- [12th ASEAN Ports and Shipping 2014](#)  
JW Marriott, Jakarta, Indonesia  
Wednesday 11 and Thursday 12 June 2014
- [TOC CSC Europe 2014](#)  
London, U.K.  
24-26 June 2014
- [RORO 2014](#)  
ExCeL, London, UK  
24-26 June 2014

- [Cool Logistics Global](#)  
Rotterdam, The Netherlands  
30 September - 2 October 2014
- [3rd Black Sea Ports and Shipping 2014](#)  
Istanbul Marriott Hotel Asia, Istanbul, Turkey  
Wednesday 03 and Thursday 04 September 2014
- [12th Intermodal Africa South 2014](#)  
International Convention Centre Durban, South Africa  
Thursday 23 and Friday 24 October 2014
- [Intermodal Europe 2014](#)  
AHOY, Rotterdam, The Netherlands  
11-13 November 2014
- [9th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2014](#)  
ITC Grand Chola Chennai, India  
Thursday 27 and Friday 28 November 2014
- [9th Indian Ocean Ports and Logistics 2015](#)  
Maputo, Mozambique  
Thursday 22 and Friday 23 January 2015
- [8th Philippine Ports and Shipping 2015](#)  
Manila, The Philippines  
Thursday 12 and Friday 13 February 2015
- [13th Intermodal Africa North 2015](#)  
Lagos Oriental Hotel, Lagos, Nigeria  
Thursday 26 and Friday 27 March 2015
- [11th Trans Middle East 2015](#)  
Kuwait  
Wednesday 29 and Thursday 30 April 2015
- [4th Black Sea Ports & Shipping 2015](#)  
Constanta, Romania  
Thursday 28 and Friday 29 May 2015
- [13th ASEAN Ports and Shipping 2015](#)  
JW Marriott, Jakarta, Indonesia  
Wednesday 24 and Thursday 25 June 2015
- [10th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2015](#)  
Mumbai, India  
Thursday 17 and Friday 18 September 2015
- [13th Intermodal Africa South 2015](#)  
Mulungushi International Conference Centre, Lusaka, Zambia  
Thursday 29 and Friday 30 October 2015
- [3rd MED Ports 2015](#)  
Civitavecchia (Rome), Italy  
Thursday 26 and Friday 27 November 2015

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.