



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiario

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

S O M M A R I O

ANNO XXX
Numero 14/09/2012

PORTI

- La UCL Holding spinge San Pietroburgo Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

- Nuovo servizio della CMA CGM per i prodotti freschi marocchini “ 4

TRASPORTO FERROVIARIO

- SNCF Geodis... col vento in poppa “ 5

TRASPORTO INTERMODALE

- Quanto possono essere bassi i carri intermodali? “ 7

TRASPORTO FLUVIALE

- Ecco la Rhein Cargo GmbH “ 9

LOGISTICA

- La Schenker si attrezza per i Giochi Olimpici Invernali “ 11

PROGRESSO E TECNOLOGIA

- Nuovo sistema della Transas per la gestione dei porti “ 12

STUDI E RICERCHE

- Il trasporto merci ferroviario europeo fa fatica malgrado l'incremento dei traffici Pag. 13

REEFER

- Gigante del trasporto refrigerato continua a prosperare nonostante il calo dei consumi di prodotti alimentari “ 14

- IN CALENDARIO** “ 16

14 SETTEMBRE 2012

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

PORTI

La UCL Holding spinge San Pietroburgo

Si prevede che la capacità presso il Container Terminal Saint Petersburg si incrementi fino a 1,2 milioni di TEU nel corso dei prossimi anni.

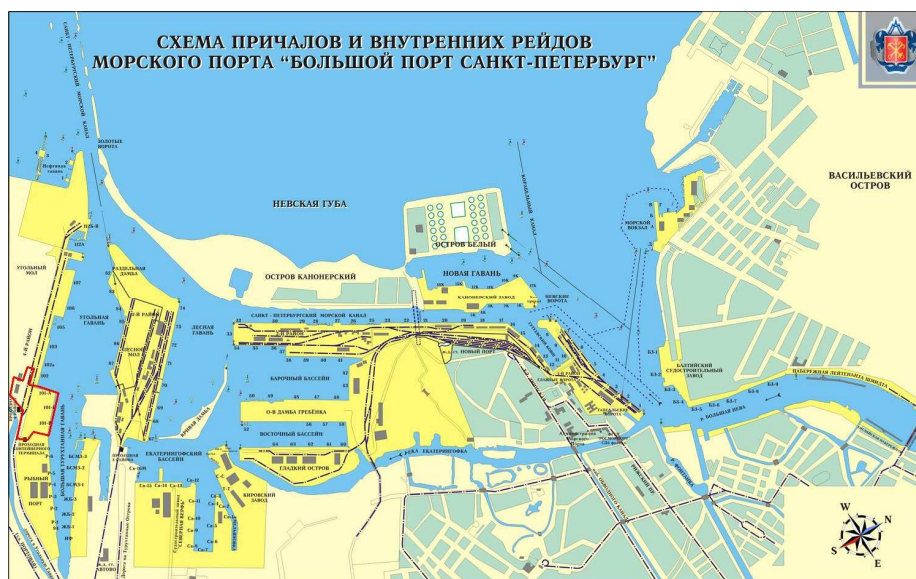
Il CTSP (Container Terminal Saint Petersburg), in precedenza noto come Fourth Stevedoring Company e facente parte della MPST (Porto Commerciale di San Pietroburgo) appartenente alla UCL Holding, intraprenderà la fase due del proprio programma di espansione entro la fine del corrente anno.

Lanciato all'inizio del 2011, il primo stadio del CTSP dispone di una banchina lunga 478 metri, con pescaggio longitudinale di 11,5 metri, ed occupa 32 ettari di terreno, con spazio di deposito per circa 14.400 TEU.

I costi inerenti al progetto sono stati di circa 170 milioni di dollari USA e la capacità nominale dichiarata è di 500.000 TEU.

Dopo il completamento della fase 2, in programma per il 2014, l'area terminalistica occuperà 82 ettari, con capacità di deposito per 37.400 TEU e la banchina sarà lunga 1.200 metri con pescaggio longitudinale di 14,25 metri.

La capacità di magazzino refrigerato sarà incrementata da 1.150 TEU a 2.500 TEU.



Con l'aggiunta di nuove gru STS e nuove RTG, afferma l'amministratore delegato del CTSP Aleksandr Shcherbinin, la capacità sarà di 1,2 milioni di TEU ogni anno.

I costi relativi al progetto della fase 2 si stima che si aggirino sui 450 milioni di dollari USA; essi saranno in parte finanziati dai fondi ricevuti dalla UCL Holding da parte della TIL (Terminal Investment Limited), gruppo con sede nei Paesi Bassi, che ha acquisito una quota del 20% nel CTSP all'inizio di quest'anno.

La TIL dispone di una partecipazione strategica con la MSC che ha rappresentato circa il 40% dei traffici containerizzati del CTSP nel 2011.

Tuttavia, quest'anno la MSC ha sottoscritto un contratto della durata decennale con la Klaipedos Smelte, che fa parte della TIL da quasi quattro anni.

Con Klaipeda quale hub baltico della MSC, secondo una previsione i traffici containerizzati potrebbero crescere dai 160.000 TEU del 2011 ad 1 milione di TEU entro il 2023.

Il CTSP ha trattato 85.000 TEU lo scorso anno, raggiungendo così il quarto posto in classifica nell'ambito del mercato containerizzato di San Pietroburgo dopo First Container Terminal (NCC), Petrolesport (GPI/N-trans) e Neva-Metal (Severstal).

Tuttavia, i risultati produttivi al CTSP sono aumentati di tre volte nella prima metà del 2012 sino a 128.544 TEU.

I recenti investimenti in attrezzature da parte della MPSP comprendono due gru portuali mobili Liebherr LHM 600, 13 complessi trattori/rimorchi e nuovi rolltrailer, nonché 14 FLT Hyster con capacità da 2 a 8 tonnellate.

(da: *worldcargonews.com*, 09.09.2012)

TRASPORTO MARITTIMO

Nuovo servizio della CMA CGM per i prodotti freschi marocchini

La CMA CGM è in procinto di lanciare un nuovo servizio dal Marocco all'Europa finalizzato a fornire soluzioni logistiche "su misura" per gli esportatori di agrumi e verdura fresca nello stato nordafricano.

A partire dal prossimo mese di novembre, il *Dunkrus Express* effettuerà operazioni su base settimanale nel contesto della sua rotta circolare che toccherà i porti di Casablanca, Agadir, Dunkerque, Anversa e Casablanca.

Il servizio offrirà una connessione a Dunkerque lo stesso giorno del servizio Baltic della CMA CGM alla volta di San Pietroburgo.

Secondo la CMA CGM, il *Dunkrus Express* collegherà il porto marocchino di Agadir con Dunkerque in quattro giorni e San Pietroburgo in dieci giorni e mezzo, rispetto ai 14 attualmente occorrenti.

“Migliorare i tempi di viaggio alla volta della Russia era essenziale e ci consentirà di supportare i produttori marocchini nello sviluppo delle loro esportazioni nell’ambito di questo traffico in fase di rapida espansione” ha aggiunto il gruppo di navigazione.

I servizi del *Dunkrus Express* saranno effettuati da due navi della capacità di 1.000 TEU, ciascuna delle quali equipaggiata con 220 prese reefer.



Dunkerque sarà tolto dall’itinerario dell’attuale servizio settimanale con due navi *Agadir Express*, effettuato con due navi.

Quest’ultimo servizio, a partire da metà ottobre, verrà instradato sulla circolare Casablanca-Agadir-Portsmouth-Rotterdam-Le Havre-Casablanca.

Un altro cambiamento comporterà – a partire dall’inizio di novembre – l’incremento a bisettimanale del servizio reefer con due navi della CMA CGM da Agadir al porto mediterraneo francese di Port Vendres.

“Con questi tre servizi dal Marocco all’Europa, la CMA CGM offre copertura e tempi di viaggio per venire incontro a gran parte delle richieste dei nostri clienti” afferma Peter Verheijen, vice presidente vicario linee nordafricane della CMA CGM.

“Questi ultimi sviluppi stanno altresì supportando il massiccio spostamento a favore dei container che in questo settore è andato evidenziandosi nel corso degli ultimi quattro anni, dal momento che in passato i volumi venivano trasportati quasi solamente su camion refrigerati” dichiara Verheijen.

(da: *lloydsloadinglist.com*, 07.09. 2012)

TRASPORTO FERROVIARIO

SNCF Geodis... col vento in poppa

Per la prima volta in Europa, pale eoliche lunghe 55 metri sono state consegnate per ferrovia dalla Germania alla Danimarca, ingenerando notevoli riduzioni in termini di tempo, costi ed emissioni di CO₂ nel trasporto.

Il fornitore francese di logistica SNCF Geodis e la Vestas, principale produttrice mondiale di turbine eoliche, hanno lanciato una concezione di svolta nel trasporto di pale per turbine eoliche.

“Abbiamo apportato un approccio innovativo ai fini della riduzione dei costi energetici, attenuando nello stesso tempo l’impatto ambientale” afferma Mette Heileskov Bülow, capo dei trasporti alla Vestas.

Il primo trasporto ferroviario di pale, consistente in 9 pale eoliche, ha richiesto meno di 20 ore per andare dall’infrastruttura di produzione della Vestas a Lauchhammer, in Germania, al porto di Esbjerg, in Danimarca, per lo più su tratte a trazione elettrica.

Via strada ci sarebbero volute 72 ore; con il coinvolgimento di nove camion accompagnati da 16 auto di sicurezza.

La SNCF Geodis e la Vestas stanno ora progettando collegamenti ferroviari con origine presso le infrastrutture produttive, i centri di ricerca, i depositi e le località di montaggio della Vestas in tutta Europa.

Il cambiamento della modalità di trasporto per la maggior parte di queste componenti per turbine eoliche terrestri in Europa nel prossimo futuro ridurrà i costi di trasporto così come le emissioni di gas serra.



“Già in questa prima fase stiamo sperimentando una riduzione dei costi sino al 15%” afferma Heileskov Bülow.

Pierre Blayau, c.e.o. della SNCF Geodis, ha dichiarato: “La nuova concezione dei trasporti dimostra il vantaggioso adattamento strategico fra SNCF Geodis e Vestas.

Entrambe le nostre società rappresentano un esempio per la creazione di soluzioni sostenibili nelle nostre rispettive industrie”.

La gestione del trasporto sarà assicurata dalla divisione progetti industriali della Geodis Wilson e dalla unità STSI, specialista in carichi ferroviari sovradimensionati, unitamente alla Captrain, divisione trasporto merci ferroviario della SNCF Geodis.

(da: *worldcargonews.com*, 09.09.2012)

TRASPORTO INTERMODALE

Quanto possono essere bassi i carri intermodali?

Quando il contenitore intermodale standard venne sviluppato negli anni '50, nessuno avrebbe potuto prevedere le varie direzioni che il mercato dei traffici intermodali avrebbe preso.

I container ora dispongono di un'ampia varietà di dimensioni ed il trasporto merci intermodale racchiude in sé anche i container cisterna, le casse mobili ed i semirimorchi, che stanno tutti quanti diventando più grandi e più numerosi.

Sfortunatamente, operatori intermodali europei quali la Kombiverkehr e la Hupac possono movimentare solo una piccola percentuale di semirimorchi, dal momento che solamente il 10% circa di loro dispongono di un telaio rinforzato che gli consente di essere caricati verticalmente.



Anche quando essi possono essere caricati orizzontalmente, ad esempio utilizzando i servizi di "autostrada viaggiante", vale a dire camion su treno, sulle direttrici transalpine, esiste un problema inerente alle distanze verticali per il carico.

I mega-semirimorchi sempre più in auge presso gli autotrasportatori e le imprese logistiche dispongono di un'altezza angolare di 4 metri, che limita il numero delle direttrici su cui essi possono essere trasportati, specialmente per quanto riguarda gli importanti corridoi transalpini.

Al momento attuale, le uniche direttrici transalpine che dispongono di uno spazio angolare in altezza pari a 4 metri sono la linea del Lötschberg/Sempione, che è già al limite di capacità, il Brennero e, da giugno di quest'anno, il tunnel del Fréjus.

L'attuale linea del Gottardo ha un'altezza angolare di 3,8 metri.

Il tunnel di base del Gottardo, che aprirà nel 2016, consentirà un'altezza angolare di 4 metri che comporterà un enorme incremento di capacità, ma, a meno che le sezioni nord e sud del nuovo tunnel non vengano portate sino a questo standard, la sua utilizzazione potrebbe essere senz'altro limitata.

La Hupac ha esercitato per un po' di tempo azioni di lobbying affinché venisse realizzato un corridoio con un'altezza angolare di 4 metri, ma quest'ultimo costerebbe circa 1 miliardo di franchi svizzeri e richiederebbe anni per essere realizzato.

L'alternativa è quella di fare un uso maggiormente efficace delle attuali infrastrutture ed è qui che il sistema francese Modalohr può rivelarsi utile.

Il sistema è stato sviluppato per la direttrice transalpina di 170 km da Aiton in Francia ad Orbassano in Italia attraverso il tunnel del Fréjus.

Esso viene altresì utilizzato nell'ambito di un riuscito servizio intermodale effettuato dalla Geodis, consociata logistica delle ferrovie statali francesi (SNCF), sulla direttrice di 1.000 km da Bettembourg, in Lussemburgo, a Le Boulou alla frontiera franco-spagnola.

I semirimorchi vengono caricati orizzontalmente su carri a tasca che dispongono di una sezione rotante in grado di girare angolarmente rispetto al treno tutte le volte che venga richiesto.

A differenza di altri sistemi, i semirimorchi non hanno bisogno di alcuna modifica: un enorme vantaggio, questo, se gli autotrasportatori devono essere persuasi ad utilizzare la ferrovia.

I terminal devono essere equipaggiati con speciali installazioni a terra, che possono sembrare costose ma che non richiedono necessariamente nessun investimento in più rispetto ad un terminal intermodale convenzionale con gru a cavaliere.

La Modalohr afferma di avere trovato un modo per recuperare quegli ultimi pochi centimetri di altezza che consentiranno ai suoi carri di trasportare semirimorchi alti 4 metri su direttrici che normalmente presentano limitazioni in altezza.

È in fase di sviluppo specificamente per la tratta del Gottardo un nuovo carro a tasca, il Modalohr UIC, che fondamentalmente è identico al modello esistente ma con alcune differenze essenziali.

Una semplice modifica meccanica consente l'aggiustamento del pianale a seconda del peso del rimorchio ad un'altezza nominale costante di 225 mm rispetto al binario.

Ciò consentirà al carro di conformarsi alle tre sagome di carico: EBV02 per il Gottardo, AFM423 in Francia e P390 in Italia.

Inoltre, i lati dei carri saranno più bassi, consentendo il carico delle unità con gru impilatrici.

Sébastien Lange, dirigente sviluppo della Modalohr, che rappresenta il cervello che sta dietro a questo sviluppo, dichiara che un prototipo sarà pronto entro la fine dell'anno.

Lange afferma che il nuovo modello progettuale ha già ricevuto l'approvazione ufficiosa da parte delle autorità svizzere, le quali dicono che esso rispetta tutti i loro requisiti, applicazioni software comprese.

Ci si aspetta di poter ottenere la certificazione a giugno 2013 e si prevede che la prima unità esca dalla linea di produzione ad ottobre dell'anno prossimo.

Lange afferma che è già stato mostrato molto interesse e si aspetta ordinazioni per 500 unità.

La Geodis ha in programma l'utilizzazione dei nuovi carri per lanciare un servizio intermodale attraverso le Alpi nel 2015 denominato Trans-Helvetica.

Il servizio sarà effettuato dalla zona della Ruhr e Lahr in Germania ad un terminal da realizzare nei pressi di Chiasso al confine italo-svizzero.

Sono stati programmati sei viaggi andata e ritorno al giorno, con spazio sino a 40 semirimorchi per convoglio.

Arnaud Denizet, dirigente progetti alla Geodis, afferma che l'obiettivo è quello di catturare il 18-21% del mercato transalpino per i semirimorchi.



Solo il tempo potrà dire quali effetti avrà il nuovo carro, non solo sul mercato transalpino ma sullo scenario intermodale europeo in generale.

Partendo dal presupposto che l'introduzione di un carro sia un successo, si potrebbe congetturare che i dirigenti delle infrastrutture lo utilizzeranno come una scusa per non investire fondi preziosi nel miglioramento delle linee al fine di accogliere un'altezza angolare di 4 metri.

Qualsiasi cosa accada, tempi interessanti attendono il mercato intermodale; peraltro, almeno i timori occasionalmente espressi secondo cui il tunnel di base del Gottardo si rivelerà una costosa cattedrale nel deserto a causa della mancanza di un accesso adeguato potrebbero dimostrarsi infondati.

(da: *railjournal.com*, 03.09.2012)

TRASPORTO FLUVIALE

Ecco la Rhein Cargo GmbH

Rhein Cargo GmbH & Co KG è la denominazione di una nuova associazione fra imprese formata da due porti terrestri tedeschi, lo Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) ed il Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co KG (NDH).

L'operazione portuale combinata risultante dall'associazione costituisce il secondo porto terrestre in Germania dopo Duisburg, con circa 500 dipendenti ed una produzione di 42,5 milioni di tonnellate annue, compresi quasi 1,2 milioni di TEU all'anno di contenitori (di tutte le modalità).

“La Rhein Cargo sosterrà il dirottamento modale dalla strada alle idrovie ed alla ferrovia” ha dichiarato Jürgen Rütters, sindaco di Colonia.

“La nuova operazione allevierà la congestionata rete stradale di Colonia e dell'area renana.



Sono stati ottenuti tutti i necessari permessi da parte delle autorità locali e dello *Eisenbahnbundesamt* (dipartimento federale delle ferrovie) e le attività portuali e di trasporto merci ferroviario dei due organismi sono state fuse in una sola organizzazione.

La fusione crea nuove opportunità economiche e contribuisce ad assicurare impiego e crescita” afferma Michael Zimmermann,

presidente dello HGK.

Le trattative fra le due città ed i loro porti vanno avanti sin dal 2009, quando venne siglato un protocollo d'intesa preliminare.

Gli obiettivi principali dell'accordo sono costituiti dal miglioramento della competitività, dalla migliore utilizzazione delle infrastrutture e da un migliore ritorno rispetto agli investimenti, nonché da un maggiore potere di marketing.

Si spera di raddoppiare i volumi aggregati entro 20 anni.

Lo HGK occupa complessivamente 1,25 milioni di m² e ha trattato 12,4 milioni di tonnellate presso i suoi 4 terminal nel 2011, compresi 514.000 TEU.

La sua influente divisione ferroviaria effettua operazioni con 64 locomotori e 640 carri ferroviari e ha trasportato 14,4 milioni di tonnellate l'anno scorso.

Il suo principale azionista è la città di Colonia attraverso la propria consociata Stadtwerke Köln GmbH.

Lo NDH ha trattato 15,8 milioni di tonnellate l'anno scorso, fra cui 758.000 TEU di traffici containerizzati.

(da: *worldcargonews.com*, 11.09.2012)

LOGISTICA

La Schenker si attrezza per i Giochi Olimpici Invernali

La ZAO Schenker, unità russa della DB Schenker Logistics, ha istituito un nuovo ufficio a Soči, la città che ospiterà i Giochi Olimpici e Paralimpici invernali del 2014.

Il gruppo tedesco afferma che nella regione circostante il centro di villeggiatura del Mar Nero c'è un alto livello di attività a causa della preparazione in corso dei Giochi.



“Questa nuova branca ci consentirà di supportare le attività dei nostri clienti globali e locali che dispongono di progetti collegati ai Giochi del 2014 ed ai prossimi eventi che si svolgeranno nel cluster sportivo di nuova costruzione a Soči” ha dichiarato Anatoly Gvozdev, amministratore delegato della ZAO Schenker.

“Essa rafforzerà inoltre la nostra rete nazionale nell’ambito di questa regione in rapida crescita”.

Soči organizzerà il Gran Premio di Russia di Formula 1 dal 2014 sino ad almeno il 2020, ed è anche una delle città sedi della Coppa del Mondo FIFA del 2018.

La ZAO Schenker dispone di una rete nazionale che copre 22 città russe ed impiega più di 800 dipendenti.

Restando all'argomento delle Olimpiadi, la Schenker si è occupata del trasporto di molteplici tonnellate di equipaggiamento sportivo per conto della squadra tedesca dei 150 atleti disabili che hanno preso parte ai Giochi Paralimpici di Londra.

L'equipaggiamento comprendeva le uniformi ufficiali della squadra così come le attrezzature sanitarie per medici e fisioterapisti.

La Schenker ha fornito altresì i servizi di logistica e trasporto correlati alle modifiche effettuare alle infrastrutture di accoglienza di Casa Germania nel villaggio olimpico di Londra, prima dell'arrivo della squadra paralimpica tedesca.

La Schenker ha un'unità dedicata agli eventi sportivi guidata da Christian Schultze.

(da: lloydsloadinglist.com, 07.09.2012)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

Nuovo sistema della Transas per la gestione dei porti

La società svedese specializzata in software marittimi Transas Marine ha lanciato il suo PMIS (Port Management Information Systems), una soluzione per la gestione informatica portuale in tempo reale.

Il PMIS è stato progettato per adattarsi alle migliori pratiche del settore portuale e può essere personalizzato per far fronte alle specifiche esigenze di ogni porto.

Il sistema presenta una serie di applicazioni web che consente l'espletamento automatico delle operazioni su navi e carichi.

Possono inoltre essere trattati procedimenti correlati fra cui la gestione degli scali delle navi, il noleggio, l'assegnazione dell'equipaggiamento per la movimentazione dei carichi ed i rapporti sulla gestione.

Il PMIS è altresì caratterizzato da un software VTMS (Vessel Traffic Management System) che assicura il monitoraggio e la gestione dell'attività navale in ambito portuale e la sua localizzazione nelle zone operative.

Mediante l'uso del sistema, i porti possono ricevere informazioni in tempo reale e, assieme a VTS in 3D, possono assicurare viste in 3D della situazione della navigazione in un porto.

La Transas ha progettato il sistema anche per incrementare le comunicazioni fra gli utenti portuali mediante l'interscambio elettronico dei dati.

Esso fornisce alle autorità portuali i dati inerenti ai KPI (indicatori delle prestazioni-chiave) al fine di valutare le prestazioni di un porto.

Possono essere aggiunte al sistema anche ulteriori caratteristiche come i pacchetti finanziari o contabili, che assicurano una soluzione di gestione portuale maggiormente efficiente.



(da: *maritimejournal.com*, 11.09.2012)

STUDI E RICERCHE

Il trasporto merci ferroviario europeo fa fatica malgrado l'incremento dei traffici

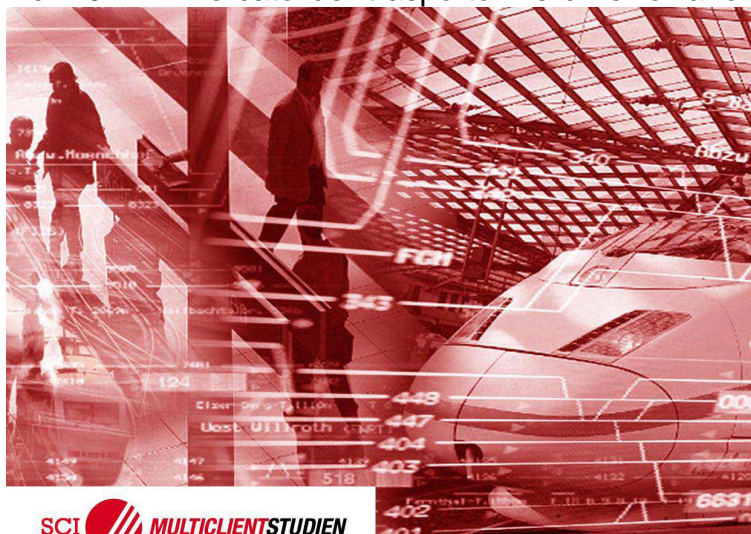
Secondo l'ultimo studio sul "Mercato europeo di trasporto merci ferroviario 2012" pubblicato dalla SCI Verkehr, gli operatori europei di trasporto merci ferroviario continuano a soffrire a causa dei bassi profitti malgrado il notevole incremento dei traffici a partire dal culmine della crisi finanziaria mondiale del 2009.

La SCI afferma che la dura concorrenza sui prezzi dell'intermodale con l'autotrasporto e la struttura che non procura profitti di alcuni operatori di trasporto merci europei sono i fattori che contribuiscono a questi risultati.

Ciò si confronta con quanto avviene nel trasporto merci ferroviario nordamericano che riporta margini eccellenti a dispetto di condizioni economiche ugualmente difficili.

Tutte le ferrovie nordamericane di prima classe hanno fatto registrare margini operativi netti positivi nel 2010, rispetto a solo 4 dei principali 12 operatori europei.

Nel 2011 il mercato del trasporto merci ferroviario valeva 11 miliardi di euro, in ribasso rispetto all'apice di 20 miliardi di euro fatto registrare nel 2008, ma in continua crescita rispetto all'enorme contrazione sperimentata nel 2009.



La SCI afferma che anche se gli operatori europei di trasporto merci ferroviario si stanno attualmente impegnando in un processo di ristrutturazione ad ampio raggio finalizzato al miglioramento della loro capacità di profitto, gli operatori statali continuano a dominare il mercato e hanno consolidato tale posizione mediante il rilevamento di un certo numero di ditte private.

La DB Schenker è di gran lunga il maggiore operatore con un fatturato nel 2010 di circa 4,3 miliardi di euro.

Il suo principale concorrente è la Rail Cargo Austria, che ha un giro d'affari di quasi 1,8 miliardi di euro, seguita dalla PKP Cargo con circa 950 milioni di euro, dalla Fret SNCF con approssimativamente 800 milioni di euro e la SBB con circa 700 milioni di euro.

La Freightliner, al 10° posto, è l'operatore privato più in alto in classifica.

Lo studio completo sul "Mercato europeo di trasporto merci ferroviario 2012" è disponibile sul sito della SCI Verkehr www.sci.de.

(da: *railjournal.com*, 30.08.2012)

REEFER

Gigante del trasporto refrigerato continua a prosperare malgrado il calo dei consumi di prodotti alimentari

La STEF, gigante del trasporto stradale e della logistica di prodotti refrigerati in tutta Europa, ha fatto registrare un introito netto di 17,9 milioni di euro nella prima metà dell'anno, con un aumento del 5,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

Il giro d'affari consolidato ha totalizzato poco più di 1,21 miliardi di euro, con un incremento del 12,6% (+7,9% su base di periodo analogo) nella prima metà del 2011.

Il gruppo francese ha dichiarato che l'implementazione di nuovi contratti e la crescita esterna hanno compensato un ambiente commerciale che ha dovuto subire il declino del consumo di alimentari in Europa.

Incoraggiate dai migliori risultati conseguiti in Italia, le operazioni europee della STEF hanno conservato un solido percorso di crescita, risultante dalla strategia di acquisizioni portata avanti in diversi paesi nel 2011 e quest'anno.

Le acquisizioni hanno riguardato Logirest ed Euromerk in Spagna, Dispensa in Italia ed operazioni logistiche di fornitura catering in Portogallo.



La STEF afferma che le sue attività logistiche in Francia hanno resistito bene nonostante fattori avversi quali il basso tasso del giro d'affari delle derrate surgelate a causa del brutto tempo, dei costi di avviamento dei nuovi contratti e dei più alti costi produttivi (energia e lavoro).

Alla fine di agosto uno dei suoi magazzini, situato nei sobborghi di Lione, che conteneva 8.000 pallet di carne in scatola, è stato distrutto dal fuoco.

Commentando le prospettive dell'attività, la STEF ha dichiarato di essere impegnata a perseguire una solida strategia di crescita in Europa al fine di raggiungere la "massa critica" nei paesi in cui essa effettua operazioni.

Ciò sarà accompagnato dagli sforzi finalizzati a rafforzare la fedeltà dei clienti, dalla ricerca di nuove attività e dalla ulteriore ottimizzazione del patrimonio appartenente al gruppo.

"Questa focalizzazione dovrebbe contribuire a bilanciare l'incerto clima economico in Europa nel corso della seconda metà del 2012" ha dichiarato la STEF.

Dal 1° luglio scorso, la STEF ha un nuovo c.e.o., Jean-Pierre Sancier, in precedenza capo della divisione logistica del gruppo, che succede a Francis Lemor, il quale continua la propria attività nell'ambito del gruppo in qualità di presidente.

(da: *lloydsloadinglist.com*, 05.09.2012)

IN CALENDARIO

- **1st Black Sea Ports and Shipping 2012**
Bristol Hotel, Odessa, Ukraine
Thursday 18 and Friday 19 October 2012
- **8th Trans Middle East 2012**
Gulf International Convention And Exhibition Centre, Kingdom of Bahrain
Tuesday 20 and Wednesday 21 November 2012
- **7th Indian Ocean Ports and Logistics 2013**
Beira, Mozambique
Wednesday 27 and Thursday 28 February 2013
- **1st Med Ports 2013**
Alexandria, Egypt
Wednesday 24 and Thursday 25 April 2013
- **9th Trans Middle East 2013**
Beirut, Lebanon
Wednesday 23 and Thursday 24 October 2013
- **Intermodal Africa South 2013**
Durban, South Africa
Wednesday 27 and Thursday 28 November 2013

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.