



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiero

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

SOMMARIO

ANNO XXX
Numero 31/08/2012

PORTI

- Crescita della produzione per il Porto di Rotterdam Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

- Unifeeder e Feederlink si uniscono “ 7

TRASPORTO STRADALE

- Un nuovo tunnel del Monte Bianco? “ 9

INDUSTRIA

- Benefici per i cantieri navali tedeschi dai lavori su piccole navi “ 10

PROGRESSO E TECNOLOGIA

- Nuova tecnologia per accelerare il carico delle merci pallettizzate “ 12

REEFER

- La domanda di reefer è destinata a restare immutata nel 2013 “ 13

- IN CALENDARIO** “ 15

31 AGOSTO 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

Crescita della produzione per il Porto di Rotterdam

Nella prima metà del 2012, nel porto di Rotterdam sono state lavorate 222 milioni di tonnellate, con un aumento del 3,2% rispetto alla prima metà del 2011.

I traffici in entrata sono saliti dell'1% sino a 155 milioni di tonnellate, mentre i traffici in uscita sono cresciuti dell'8% sino a 66 milioni di tonnellate.

La produzione relativa alle rinfuse si è incrementata del 5% sino a 147 milioni di tonnellate, mentre i risultati inerenti ai contenitori sono aumentati del 2% sino a 63 milioni di tonnellate.

Sono stati lavorati meno carichi generali: un ribasso dell'8% sino a 12 milioni di tonnellate.

Sono stati importati ed esportati meno rinfuse agricole (-11%), minerali e scarti di ferro (-15%), altre rinfuse secche (-9%) ed altri carichi generali (-25%).



Gli altri tipi di carichi sono stati in aumento: carbone (+25), petrolio grezzo (+10%), prodotti di oli minerali (+14%), altre rinfuse liquide (+6%), roll on/roll off (+1%) e container (+2%).

I risultati inerenti ai container sono calati di quasi il 2% sino a 5,9 milioni di TEU.

Hans Smits, c.e.o. dell'Autorità Portuale di Rotterdam, ha

dichiarato: "Il porto di Rotterdam è partito col piede giusto, con una crescita dei risultati leggermente più alta di quanto ci si aspettasse.

Ciò è in linea con il recente rapporto della Statistics Netherlands, in cui la crescita economica è attribuita in primo luogo alle esportazioni in uscita dall'Unione Europea.

Di gran lunga la maggior parte di esse viaggia attraverso il porto di Rotterdam.

Anche il quadro nazionale corrisponde a quello del porto quando si tratta dei prodotti: l'incremento della raffinazione e movimentazione del petrolio grezzo e dei prodotti oleari, così come i risultati riguardanti i contenitori stanno, traendo vantaggio dalle buone prestazioni in termini di esportazioni dell'industria olandese e tedesca.

Mi aspetto che i risultati in ordine all'intera annata mostrino una modesta crescita, nell'ordine dell'1% circa".

Rinfuse secche

L'ammontare complessivo delle rinfuse secche è diminuito dell'8,7% sino a 39,4 milioni di tonnellate.

La produzione inerente alle rinfuse agricole (cereali, sementi, foraggio) è diminuita di un decimo sino a 4,1 milioni di tonnellate.

A causa dell'incremento dei prezzi dei prodotti nel mercato mondiale, i clienti hanno utilizzato le proprie scorte.

Inoltre, alcuni carichi recuperati da Amsterdam l'anno scorso sono stati nuovamente perduti.

Sono state lavorate 12,9 milioni di tonnellate di carbone (+1.9%).

Malgrado il flusso in diminuzione di minerali grezzi, le importazioni di carbon coke sono state in aumento, a causa della chiusura di una miniera di coke in Germania.

Anche la ThyssenKrupp ha concentrato le importazioni europee di coke nel terminal EECV.

Le deboli importazioni in primavera di coke a fini energetici probabilmente continueranno in estate.

In conseguenza della crescente disponibilità di energia sostenibile, il carbone sta diventando una derrata più stagionale.

La domanda probabilmente aumenterà nuovamente più avanti nell'anno.

I risultati inerenti a minerali grezzi e scarti è diminuita del 15,1% sino a 16,4 milioni di tonnellate.

La produzione di acciaio grezzo è in calo a causa di un decremento della domanda in conseguenza dell'economia in crisi.

Ci si aspetta che l'utilizzazione degli altiforni nell'hinterland diminuisca quest'anno sino all'85%.



Due impianti per la produzione di acciaio sono già stati chiusi e la Arcelor non esclude altri fermi di impianti.

Alla ThyssenKrupp, un altoforno è in fase di ristrutturazione.

Le esportazioni degli scarti sono aumentate nella prima metà dell'anno a causa della domanda persistentemente alta da parte dell'industria turca dell'acciaio.

Le cifre relative ai risultati delle altre rinfuse secche (per lo più minerali per la produzione di vetro, carta, acciaio e chimici) sono diminuite dell'8,8% per 5,9 milioni di tonnellate.

L'industria correlata ai metalli, cioè automobili e macchinari, in Germania e nei Paesi Bassi, nonché l'industria chimica, continuano a produrre ad un livello ragionevole.

Tuttavia, la produzione di acciaio è in declino ed il settore delle costruzioni resta in cattive condizioni al momento attuale.



In combinazione con un certo numero di fattori occasionali, ciò comporta una minore domanda di minerali e grezzi speciali.

Rinfuse liquide

I volumi complessivi di rinfuse liquide sono aumentati del 10,6% sino a 107,5 milioni di tonnellate.

I traffici in entrata di petrolio greggio sono cresciuti del 9,6% sino a 50,6 milioni di tonnellate, che rappresenta la cifra più alta di sempre.

Nel corso degli ultimi sei mesi, non ci sono stati fermi per manutenzione, rispetto ai due di rilievo del 2011.

Oltre a ciò, la capacità produttiva altrove in Europa è diminuita a causa della (temporanea) chiusura di raffinerie.

Ciò ha indotto un parziale dirottamento della domanda di capacità di raffinazione verso Rotterdam.

Si è verificato un drastico incremento della lavorazione di prodotti oleari minerali, del 13,8% sino a 39,9 milioni di tonnellate.

I risultati inerenti agli oli combustibili sono stati stimolati dalle importazioni dalla Russia e dalle esportazioni verso Singapore a causa di favorevoli arbitrati e della disponibilità di superpetroliere.

L'incremento dei risultati è stato agevolato da un incremento della capacità presso lo ETT (terza fase), lo STR (più che raddoppiato) ed il BTT (completamente nuovo).

Le altre rinfuse liquide (prodotti chimici di base, oli e grassi vegetali, succhi di frutta) sono aumentate del 5,6% sino a 16,8 milioni di tonnellate.

Ciò è stato in gran parte dovuto alle cifre in incremento dell'olio di palma, in conseguenza di fattori come l'apertura dell'impianto della Neste Oil.

C'è stato altresì un aumento delle importazioni di MTBE (metil-ter-butil-etero) e di biodiesel, principalmente dall'Asia.

Tuttavia, c'è stato un altro calo delle importazioni di etanolo.

Carichi generali

Il settore dei carichi generali ha navigato in acque agitate, raggiungendo quasi i 75 milioni di tonnellate.

I carichi containerizzati in entrata sono stati in leggera diminuzione dello 0,9%, ma c'è stata una marcata crescita del 5% nei traffici in uscita.

Le importazioni dall'Asia sono diminuite a causa della stagnante economia europea.

Le esportazioni in Asia e negli Stati Uniti, peraltro, stanno andando bene, grazie alla domanda cinese di prodotti di qualità ed alla leggera ripresa dell'economia americana.

Queste movimentazioni sono supportate dall'euro più basso rispetto al dollaro.

I trasporti marittimi a corto raggio sono aumentati del 3%, grazie alla regione mediterranea ed alla regione Scandinavia/Baltico.



Il mercato britannico-irlandese è in declino.

In termini di contenitori, i risultati sono calati dell'1,6% sino a 5,9 milioni di TEU (-92.000) a causa delle modifiche nell'ambito della proporzione import/export con l'Asia.

Il numero dei container in uscita dal porto è diminuito di quasi il venti per cento.

I trasporti roll-on/roll-off sono cresciuti dello 0,5% sino a 8,8 milioni di tonnellate.

Non si tratta di un cattivo risultato, se si considera la contrazione dell'economia in Inghilterra.

Data l'attuale pressione sui prezzi, è probabile che continui la razionalizzazione nel settore.

Gli altri carichi generali hanno dovuto rinunciare a gran parte dei propri guadagni degli ultimi 12 mesi: un ribasso del 24,9% sino a 3,1 milioni di tonnellate.



Il motivo principale risiede nel calo del 25% della domanda europea di prodotti in acciaio (lamine, tondini, rotoli).

Di conseguenza, sono state importate dal Brasile meno "piastre" (tavolette di acciaio grezzo).

C'è un bel po' di movimento nel settore dei metalli non ferrosi.

Sino ad ora, ciò si è riflesso in più traffici di deposito e navigazione interna, che pertanto non sono compresi nelle statistiche dei risultati del settore marittimo.

C'è stata una lieve diminuzione della movimentazione di carta, legname e cellulosa.

Quasi tutta la frutta adesso entra a Rotterdam in contenitori.

(da: *lloydsloadinglist.com*, 22.08.2012)

TRASPORTO MARITTIMO

Unifeeder e Feederlink si uniscono

La Unifeeder ha annunciato di aver raggiunto un accordo per acquisire il suo rivale minore Feederlink.

Il legame fra la Unifeeder A/S e la Feederlink Shipping & Trading bv (Feederlink), che attualmente fa parte della ICG (Irish Continental Group plc), creerà "il più attraente operatore di traffici di raccordo ed a corto raggio dell'Europa settentrionale" si legge in una dichiarazione della Unifeeder.

“L’impresa derivante dalla suddetta combinazione sarà in grado di assicurare reti di raccordo ed a corto raggio fra i maggiori porti del Nord Europa mediante operazioni efficienti, elevata frequenza, tariffe concorrenziali ed un ulteriore rafforzamento dei ben noti livelli di servizio delle due società.

La rete congiunta migliorerà l’offerta di valore per i carichi infra-europei e pertanto supporterà le iniziative finalizzate a spostare i carichi dalla strada alla rotaia”.

La Unifeeder è uno dei principali operatori feeder del Nord Europa per il trasporto di contenitori dai più importanti hub del Mare del Nord ad oltre 35 porti locali sparsi nel Regno Unito, nella regione nordica, negli stati baltici ed in Russia.

Le sue operazioni di raccordo vengono completate dalle proprie attività di trasporto multimodale di contenitori da porta a porta in rapida crescita.

Nel 2011, la Unifeeder ha fatto registrare vendite per circa 430 milioni di euro.

La Feederlink, con sede a Rotterdam, effettua operazioni dagli hub di Felixstowe e Rotterdam ai porti britannici di Grangemouth, South Shields, Teesport ed Immingham, e le sue vendite sono state pari a quasi 22 milioni di euro nel 2011.

Il c.e.o. della Unifeeder, Jesper Kristensen, commenta: “Questa acquisizione mostra il nostro impegno a migliorare continuamente la nostra rete nord-europea e ad assicurare ai clienti allestiti opzioni di trasporto in tutta la regione... i clienti sperimenteranno una rete nordeuropea migliorata di feeder e shortsea con migliori tempi di viaggio, frequenze e copertura dei porti.



Assicurare la competitività a lungo termine attraverso economie di scala è di grande importanza sia per la Unifeeder che per i nostri clienti, specialmente in un momento come questo”.

Rob Mulder, c.e.o. della Feederlink, afferma: “La Feederlink e la Unifeeder condividono una grande dedizione nell’assicurare servizi di alta qualità ai nostri clienti, e la combinazione delle nostre società contribuirà positivamente all’ulteriore sviluppo del trasporto di contenitori in Europa del Nord”.

Eamonn Rothwell, c.e.o. della ICG, commenta: “La Irish Continental Group ha sempre gestito la Feederlink con una forte attenzione su standard di servizio alla clientela molto elevati, ed io ritengo che la Unifeeder con il suo approccio simile alla qualità ed al servizio sia proprio fatta per continuare questa tradizione a vantaggio dei nostri clienti”.

Ci si aspetta che la transazione venga completata a metà autunno 2012; essa è soggetta alle consuete condizioni di chiusura fra cui l’approvazione a termini di regolamento.

(da: worldcargonews.com, 30.08.2012)

TRASPORTO STRADALE

Un nuovo tunnel del Monte Bianco?

Le proposte del socio italiano della società concessionaria della gestione del tunnel del Monte Bianco in ordine al raddoppio della capacità mediante la costruzione di un secondo tunnel sono state recisamente respinte per problematiche di natura ambientale dal sindaco della vicina località sciistica di Chamonix.

Il tunnel stradale, situato al confine franco-italiano, misura poco più di 11,6 km di lunghezza e lo scorso anno ha movimentato 605.955 camion, con un incremento di poco più del 6% rispetto all'anno precedente.

“In un momento in cui la Valle di Chamonix deve subire un inaccettabile e ricorrente inquinamento atmosferico, che in gran parte deriva dal traffico stradale transfrontaliero, la proposta di raddoppiare la capacità del tunnel rappresenta una vera e propria provocazione” ha dichiarato Eric Fournier, sindaco di Chamonix-Mont-Blanc.

“La salute della vallata e dei suoi abitanti subirebbero danni irreparabili se questo progetto dovesse andare avanti” ha aggiunto.

Tuttavia, la ditta italiana che sta dietro alla proposta, vale a dire la SITMB (Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco), afferma che lo scopo “non è quello di raddoppiare la capacità, bensì quello di separare i flussi di traffico e consentire un passaggio senza problemi per il traffico internazionale a lungo termine”.



La società ha poi aggiunto che altri importanti tunnel stradali franco-italiani, come quelli attraverso i passi di montagna di Tenda e Fréjus, così come il tunnel del San Gottardo in Svizzera, si stanno muovendo in questa direzione.

Il socio francese della concessionaria SITMB, la ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc), ha preso le distanze dalla proposta della sua controparte italiana.

“La SITMB in questa faccenda sta agendo unilateralmente.

Noi non siamo coinvolti” ha dichiarato un portavoce della ATMB.

La posizione della ATMB è che qualsiasi progetto di tal genere dovrebbe essere sottoposto alla valutazione dei governi francese ed italiano, dal momento che concerne la politica dei trasporti.

A marzo del 1999, 39 persone erano morte in un incendio sviluppatosi nel tunnel del Monte Bianco, quando un camion belga che trasportava farina e margarina aveva preso fuoco.

Il tunnel è stato riaperto al traffico camionistico solamente nel 2002.

(da: *lloydsloadinglist*, 23.08.2012)

INDUSTRIA

Benefici per i cantieri navali tedeschi dai lavori su piccole navi

In Germania, l'indotto della conversione e ristrutturazione di piccole navi ha dato da fare alla affermata Schiffswerft Diedrich e ha risollevato lo spirito alla ex costruttrice di nuove cisterne Lindenau Schiffswerft che aveva dei problemi.

La Diedrich di Oldersum ha sostituito i motori alla Baltrum 111 da 32 metri nel contesto di una più ampia conversione del traghetto quarantenne, essendo stato costruito nel 1971.

Il cantiere ha installato due nuovi grossi diesel Scania del tipo D1-12-59 che assieme esprimono 662 kW, in sostituzione dei vecchi diesel SBA 6M816 tipo KHD della potenza combinata di 470 kW.

Si dice che i nuovi motori siano più sensibili all'ambiente, dal momento che emettono meno zolfo.

Allo stesso tempo, l'impianto per la retromarcia della nave è stato rimosso e sostituito con due unità Reintes del tipo WAF-244L.

Contestualmente ai lavori inerenti ai motori, il cantiere ha installato una nuova console sul ponte, ha sostituito gli interni della nave e ha installato vetrate di sicurezza più spesse sul ponte inferiore.

La chiglia sotto la linea di galleggiamento è stata pitturata e la nave è stata sottoposta a prove di sbandamento.

Inga Haneborger della Diedrich ha dichiarato che il cantiere ha portato avanti altri lavori in concomitanza con quelli della Baltrum 111 nel contesto di un inizio dell'anno assai pieno di impegni.

Tra gli ultimi lavori ci sono stati la pittura sotto la linea di galleggiamento e la riparazione dell'albero motore sulla Anna da 35 metri, peschereccio di frutti di mare, così come i lavori effettuati su un altro cutter peschereccio, l'Andrea, e sulla pilotina da 16 metri Knock.

Il cantiere ha altresì riparato il parabordo e la catena dell'ancora del tender eolico Marineco Mariah e ha ripulito e pitturato lo yacht Sirius.

Anche la Störtebeker, lunga 44,6 metri e larga 10,5 metri, ha richiesto lavori di riparazione e manutenzione, compresa l'ispezione di propulsore, albero, timone ed elica di prua.

Le saldature dei portelloni di poppa sono state controllate e riparate laddove necessario.



Le riparazioni all'impianto del motore diesel sono state effettuate dalla Petzelberger di Aurich.

Sono state altresì espletate riparazioni ed opere di manutenzione del propulsore, compresa la pittura dello scafo sotto la linea di galleggiamento, sul peschereccio Friedrich lungo 19,55 metri e vecchio 102 anni.

La Lindenau Schiffswerft di Kiel, ancora in amministrazione controllata ma che si è tenuta a galla con le riparazioni e ristrutturazioni, ha messo in bacino l'ex battello per escursioni nel Baltico lungo 59,8 metri Gloria D (ex Wappen von Heiligenhafen).

Il battello si era guadagnato da vivere negli anni '80 con le vendite in franchigia doganale nel corso dei viaggi con attracchi nei porti dell'Unione Europea, ma quando tutto ciò ebbe fine fu abbandonato ad Amburgo per diversi anni.

Le autorità competenti ne ordinarono una ristrutturazione e la Lindenau MD Dieter Kuehne riferì di lavori effettuati sullo scafo, sui diesel Deutz KHD-SBA 8M 528 e su albero e timone.

La Kuehne ha dichiarato che i cantieri hanno altresì provveduto alla ristrutturazione del rimorchiatore/rifornitore da 53 metri Noortruck, e hanno effettuato lavori sulla lancia antincendio di Lubecca da 26,8 metri Senator Emil Peter e sul rimorchiatore di Kiel da 27 metri Kitzeberg.

Lungo la strada da Lindenau, il piccolo cantiere Gebrueder Friedrich Werft è stato molto impegnato, con lavori fra cui la ristrutturazione che ha richiesto due mesi dell'impianto motore e di altri equipaggiamenti sul pattugliatore della polizia da 25,5 metri Warnow.

(da: *maritimejournal.com*, 23.08.2012)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

Nuova tecnologia per accelerare il carico delle merci pallettizzate

La Actiw Oy ha siglato un contratto per la fornitura di 14 sistemi automatizzati per lo scarico di container alla Tecnimont S.p.A., principale consociata della Maire Tecnimont Group Italy, finalizzata alla consegna ad un cliente finale del settore petrolchimico negli Emirati Arabi Uniti.

Il sistema è il primo del suo genere, laddove i pallet provenienti dalle linee di palletizzazione vengono automaticamente trasferiti e caricati su contenitori marittimi standard.

I principali vantaggi di questa tecnologia derivano dall'efficienza operativa, dalla diminuzione dei danni al prodotto e dalla sicurezza delle attività di carico.

La nuova tecnologia di carico si basa sul sistema di carico LoadPlate della Actiw che ha dimostrato la propria efficienza in moltissimi siti, soddisfacendo la domanda dei clienti in ordine ad una containerizzazione rapida e sicura di carichi vari e complessi.



Mediante l'aggiunta di una tecnologia standard di nastro trasportatore al LoadPlate, la Actiw Oy ha sviluppato una soluzione per spostare i pallet direttamente dalla produzione a contenitori marittimi standard.

I nastri trasportatori di carico ricevono i pallet dalla produzione, li imballano fianco a fianco e li immettono sulla piastra di carico, che è equipaggiata con rulli a rotazione libera.

Una volta pronto il carico di un contenitore completo e dopo che il container è stato agganciato al LoadPlate, il carico completo viene trasferito al contenitore, mentre la piastra di carico viene staccata.

Tutto questo avviene nel giro di pochi minuti, durante i quali vengono caricate sino a 30 tonnellate di carico pronto per la spedizione.

La containerizzazione automatizzata accelera i tempi di carico, riduce il lavoro manuale, elimina i danni al prodotto ed incrementa la sicurezza, per menzionare solo alcuni dei principali vantaggi del sistema.

Reijo Viinonen, amministratore delegato della Actiw Oy, afferma che “questa ordinazione dimostra che l’approccio innovativo - mirante a trovare soluzioni automatizzate alternative e non convenzionali per le esigenze di carico mediante la semplice messa assieme di tecnologie esistenti e ben note - è produttivo”.

Continua Viinonen: “Sulla base della buona cooperazione e delle analisi condotte con il cliente e l’utente finale, la soluzione di carico ha conseguito la propria configurazione definitiva allo scopo di far fronte alle loro esigenze operative”.

(da: *logisticbusiness.com*, 23.08.2012)

REEFER

La domanda di reefer è destinata a restare immutata nel 2013

La MCI (Maersk Container Industry), ditta produttrice di container e macchinari reefer, prevede che la domanda di contenitori refrigerati resterà immutata l’anno prossimo.

“Gli elementi fondamentali nei traffici reefer a livello mondiale restano molto buoni” afferma il primo dirigente commerciale Soren Leth Johanssen.

Le osservazioni di Johanssen sembrerebbero una risposta diretta alle relazioni secondo cui la sua affiliata e maggiore cliente, la Maersk Line, avrebbe deciso di non comprare alcun container reefer nel 2013.

In un rapporto del 16 agosto, il *The Journal of Commerce Online* ha riferito che William Duggan, vice presidente servizi refrigerati per il Nord America della Maersk, avrebbe dichiarato che “la Maersk ha preso la decisione di non effettuare investimenti in contenitori refrigerati nel 2013 sulla base dei ritorni cui stiamo assistendo”.

Duggan afferma che la domanda dei clienti per i servizi refrigerati resta elevata, ma che le tariffe relative a quelle spedizioni non sono abbastanza alte da giustificare ulteriori investimenti il prossimo anno.

“I reefer costano quasi quattro volte quanto un contenitore per carichi secchi e quindi noi non riteniamo che possa esserci un ritorno adeguato” ha dichiarato.

Pur non mettendo in dubbio la strategia della Maersk Line, Johannsen ha dichiarato che “per adesso, la decisione della Maersk Line non ha comportato conseguenze sulla nostra produzione in Cina, ovvero per quanto attiene i nostri investimenti in Cile, dal momento che la domanda di fondo a livello mondiale per quanto riguarda i reefer efficienti dal punto di vista dell’energia è rimasta immutata.

Infatti, in certi momenti del passato abbiamo avuto problemi a far fronte alla domanda della Star Cool.

La Maersk Line per noi è un cliente prezioso, come molti altri, e noi non vogliamo anticipare le sue decisioni sovrane.

Possiamo dire, peraltro, che la domanda di equipaggiamento refrigerato è indotta dalla crescita dei volumi dei carichi, dalle sostituzioni (60.000 stimati nel 2013) e dalla conversione di navi rinfusiere in navi portacontainer, il che si riflette anche nel fatto che le vendite della Star Cool si sono sviluppate in modo quasi esponenziale dal 2005.

Se la domanda a livello mondiale dovesse diminuire in modo significativo nel corso dei prossimi anni, noi ovviamente ci adegueremo di conseguenza, ma per ora non ravvisiamo segnali in tal senso.

Se qualche cliente dovesse rinviare i nuovi investimenti, ciò comporterebbe semplicemente un futuro arretrato di ordinazioni e da questa dinamica trarrebbe vantaggio la nostra fabbrica cilena nel 2014” afferma Johannsen.



Dal 2008 al 2012, la Maersk Line ha acquisito più di 100.000 nuovi reefer, portando la propria flotta complessiva ad oltre 250.000 unità.

Resta da vedersi se la decisione di sospendere gli investimenti in reefer l’anno prossimo possa essere controproducente per l’operatore danese; peraltro, analisi indipendenti del mercato sembrerebbero supportare la situazione della MCI.

Jonathan Harrison, responsabile della britannica Harrison Consulting, commenta: “Di solito noi non pensiamo che il cambiamento dell’approccio da parte di un singolo vettore possa modificare in misura significativa l’evoluzione complessiva del mercato.

Se i traffici di container refrigerati dovessero continuare a crescere, la domanda potrebbe essere soddisfatta dalle altre linee di navigazione che dispongono di equipaggiamento proprio, ovvero da tutte le linee di navigazione – Maersk Line compresa – che prendono altro equipaggiamento in noleggio” ha detto Harrison.

(da: *worldcargonews.com*, 22.08.2012)

IN CALENDARIO

- **10th Intermodal Africa 2012**
ICC Durban, South Africa
Thursday 06 and Friday 07 September 2012
- **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.