



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
www.ciscoconsultant.it

ANNO XXX
Numero del 16 Novembre 2012

PORTI

NUOVI SVILUPPI INTERMODALI A MARSIGLIA Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LA CMA CGM IMMETTE IN SERVIZIO LA PORTACONTAINER
PIÙ GRANDE DEL MONDO " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

LA RFG STRONCA IL PIANO DI RISTRUTTURAZIONE FERROVIARIA
FRANCESE " 7

TRASPORTO STRADALE

IN RIBASSO LE TARIFFE EUROPEE DI AUTOTRASPORTO MERCI..... " 9

COMMERCIO INTERNAZIONALE

LA CRISI ECONOMICA EUROPEA CONDIZIONA IL TRASPORTO MARITTIMO " 11

LOGISTICA

IL BUCHAREST INTERNATIONAL RAIL FREIGHT TERMINAL RICEVE
IL PRIMO TRENO INFRA-EUROPEO " 13

LEGISLAZIONE

I MINISTRI DEI TRASPORTI EUROPEI APPROVANO LA RIFORMULAZIONE
DEL PRIMO PACCHETTO FERROVIARIO " 16

STUDI E RICERCHE

RIFLESSIONI MEDITERRANEE " 18

IN CALENDARIO " 20

16 Novembre 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

NUOVI SVILUPPI INTERMODALI A MARSIGLIA

L'operatore intermodale GPM (Grand Port Maritime de Marseille) sta mettendo il proprio bacino orientale in condizione di essere il più grande hub di trasbordo per il Mediterraneo, mediante la realizzazione di un terminal di trasporto combinato che assicurerà collegamenti migliorati con il resto d'Europa.

Sebbene l'infrastruttura possa accogliere solo navi sino a 7.000 TEU, l'autorità portuale ritiene che la sua localizzazione, le infrastrutture ed i miglioramenti della produttività indotti dalla riforma portuale francese dello scorso anno siano bastevoli a far tornare traffici di cui si sentiva molto il bisogno.

"Il nostro terminal Med Europe è completo solamente al 50%" ha dichiarato Jean-Claude Terrier, amministratore delegato del GPM.

"Abbiamo un sacco di spazio e stiamo aumentando i nostri 120 punti per reefer al fine di accogliere il traffico di prodotti deperibili proveniente dal Nord Africa, dalla Spagna e dall'Italia".

Il bacino esterno ha accolto con favore quest'anno tre nuovi servizi - il Nolis per Algeria e Libia, per Messina e per il Sud-Est Africa - ma questo non basta.

L'infrastruttura di trasporto combinato, supportata sia dal governo francese che dalla compagnia di navigazione francese CMA CGM, che ne sarà un'azionista al 50%, incrementerà i collegamenti ferroviari con la Francia, la Germania ed il Belgio.



Marsiglia viene già considerata quale scalo facente parte dei "corridoi verdi" d'Europa.

Un treno giornaliero collega le banchine orientali a Lione e due convogli settimanali viaggiano da Marsiglia a Dourges e Bonneuil nel nord della Francia.

Ciò non comprende i servizi ferroviari da e per Fos.

Ci si aspetta che i servizi alla volta di Lione aumentino fino al numero di cinque alla settimana, mettendo i caricatori in grado di effettuare il trasbordo a Lione per i collegamenti ferroviari diretti a Le Havre, Rouen, Rennes, Basilea, Ludwigshafen e, da novembre, Duisburg.

“Stiamo decidendo chi farà cosa al terminal e con quanto ciascun investitore dovrà contribuire” afferma Terrier.

“Stiamo inoltre valutando di installare un secondo binario, in modo da non essere più afflitti da qualsiasi difficoltà dovesse insorgere sul nostro binario originale.

Finora abbiamo speso 60 milioni di euro in trasporto combinato presso le banchine orientali, ma abbiamo bisogno che i collegamenti siano attivati per poter attirare altre attività”.

(da: lloydsloadinglist.com, 29.10.2012)

TRASPORTO MARITTIMO

LA CMA CGM IMMETTE IN SERVIZIO LA PORTACONTAINER PIÙ GRANDE DEL MONDO

Ci si aspetta che la CMA CGM riveli solidi profitti relativi al terzo trimestre dell'anno solo pochi giorni dopo aver preso in consegna la più grande portacontainer del mondo.

I due eventi, anche se non collegati, rappresentano un grande impulso morale per la linea di navigazione guidata da Jacques Saadè, che frequentemente costituisce il centro delle congetture sullo stato delle sue finanze.

Secondo *Lloyd's List*, pubblicazione gemella di *Lloyd's Loading List.com*, è probabile che i risultati del quarto trimestre presentino un giro d'affari di quasi 600 milioni di dollari USA rispetto alla perdita netta di 217 milioni di dollari USA fatta registrare nel periodo luglio-settembre 2011.

La linea di navigazione è tornata ad avere i conti in nero nel secondo trimestre del 2012 e da allora ha fatto ulteriori progressi, malgrado qualche indebolimento delle tariffe dei noli nei traffici Asia-Europa.

Tuttavia, i prezzi si sono ripresi repentinamente sulla rotta dall'Asia all'Europa



setteentrionale all'inizio del mese di novembre, dal momento che gli incrementi tariffari generali annunciati dai principali vettori hanno retto bene.

Meno successo hanno avuto gli sforzi per incrementare le tariffe nella tratta fra Asia e Mediterraneo.

La CMA CGM si è impegnata ad intraprendere qualsiasi iniziativa sia richiesta per proteggere l'aumento dei livelli tariffari Asia-Nord Europa mediante la gestione dell'offerta ed il ritiro di capacità se necessario.

La linea di navigazione ha già cancellato un paio di partenze Asia-Nord Europa e la linea di navigazione sua socia Mediterranean Shipping Co ha intrapreso un'iniziativa simile, così come hanno fatto diversi vettori nelle ultime settimane.

Per la CMA CGM, che ha quattro allacciamenti dall'Asia al Nord Europa, una mancata partenza rappresenta una riduzione della capacità del 20% circa per ogni data settimana, a seconda della dimensione della nave.

L'entrata in servizio della *CMA CGM Marco Polo* da 16.000 TEU ai primi di novembre non rappresenterà un grosso incremento netto della capacità, afferma Nicolas Sartini, vice presidente anziano dei traffici Asia-Europa della compagnia.

La nave rimpiazzerà un'unità da 11.000 TEU in fase di trasferimento nei traffici del Pacifico.

Il primo viaggio, che è iniziato a Ningbo il 7 novembre, verrà in parte utilizzato al fine di collaudare la nave, la più grande in servizio fino a quando cominceranno ad essere impiegate l'anno prossimo le navi della classe Triple-E da 18.000 TEU della Maersk.

A detta di Sartini, la seconda partenza avverrà prima del Nuovo Anno Cinese quando i carichi tradizionalmente sono ingenti.

Tuttavia, dovessero peggiorare le condizioni dei traffici Asia-Europa, la CMA CGM ha a sua disposizione gli strumenti per far tornare indietro la capacità, afferma Sartini, comprese le partenze di ritorno via Capo di Buona Speranza se i prezzi del carburante dovessero giustificare il viaggio più lungo.

La CMA CGM prenderà in consegna altre due navi da 16.000 TEU l'anno prossimo.

Tutte e tre in origine erano state progettate per una stazza di 13.300 TEU che in seguito è stata aumentata.

Ciascuna nave è lunga 396 metri con un baglio di 54 metri ed un pescaggio di 16 metri.

È probabile che esse operino a velocità inferiori a 20 nodi nella tratta di andata ed a velocità ancora inferiore nel viaggio di ritorno.

(da: lloydsloadinglist.com, 09.11.2012)

TRASPORTO FERROVIARIO

LA RFG STRONCA IL PIANO DI RISTRUTTURAZIONE FERROVIARIA FRANCESE

La britannica RFG (Rail Freight Group) ha criticato le proposte del governo francese finalizzate a ristrutturare le proprie ferrovie mediante l'integrazione del gestore delle infrastrutture RFF e dell'operatore titolare SNCF in un'unica organizzazione.

La nuova struttura, annunciata alla fine di ottobre, comporta la creazione di una società holding (GIE) che controllerà in modo più efficace la gestione delle infrastrutture, la programmazione degli orari (tramite una consociata della SNCF) e, con la SNCF Infra, la manutenzione e la riqualificazione della rete.

La GIE dovrebbe disporre di salde connessioni con la SNCF.

Il futuro dell'attuale gestore delle infrastrutture, la RFF, non è chiaro.

La RFG ha dichiarato che un piano simile "ucciderebbe la concorrenza" e farebbe sì che "la SNCF conservi una crescente posizione di monopolio fino a chiudere completamente il trasporto merci ferroviario, dal momento che ha già perduto il 50% del proprio traffico merci ferroviario negli ultimi dieci anni".

I membri della RFG hanno un forte interesse alla crescita del trasporto merci ferroviario attraverso il Tunnel della Manica ed oltre.

Dichiarano infatti: "Operatori come la Europorte e la Euro Cargo Rail (DB Schenker) debbono già subire la scorretta assegnazione delle tracce ferroviarie ed in genere l'ostruzionismo della SNCF in Francia per quanto attiene lo sviluppo di nuovi servizi e l'efficiente funzionamento di quelli esistenti".



Tony Berkeley, presidente della RFG, ha dichiarato: "Il trasporto merci ferroviario ha dimostrato di prosperare in mercati aperti e concorrenziali come quello del Regno Unito.

Queste proposte si discostano da tale modello ed è probabile che siano dannose per le prospettive di crescita del trasporto merci ferroviario fra Regno Unito e Francia attraverso il Tunnel della Manica.

Siamo profondamente preoccupati per le intenzioni del governo francese, che sono sia anti-ferroviarie che anti-europee".

Aggiunge Berkeley: "Sollecitiamo la Commissione Europea ad indagare su queste proposte e sulla loro conformità al Primo Pacchetto Ferroviario ed alle proposte che stanno venendo fuori sul Quarto Pacchetto.

È fondamentale che qualsiasi ristrutturazione consenta a tutti gli operatori di lavorare sulla tratta Francia-Regno Unito su una base di correttezza ed eguaglianza".

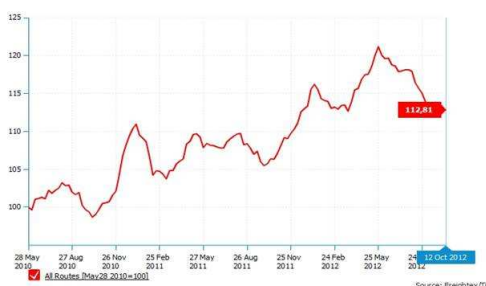
(da: lloydsloadinglist.com, 05.11.2012)

TRASPORTO STRADALE

IN RIBASSO LE TARIFFE EUROPEE DI AUTOTRASPORTO MERCI

Dopo essere aumentate del 20% in due anni, le tariffe di autotrasporto sulle tratte internazionali di primaria importanza nell'Europa Occidentale sono calate stabilmente nel corso degli ultimi cinque mesi.

Secondo un nuovo indice internazionale relativo all'autotrasporto merci, elaborato dalla Transport Intelligence utilizzando i dati forniti dal fornitore europeo di servizi di trasporto merci Freightex, le tariffe di trasporto merci stradale sono diminuite del 7% negli ultimi cinque mesi dal loro momento apicale.



Alla fine dello scorso mese di maggio, l'Indice (basato su transazioni reali fissate in euro) era del 21,2% più elevato di quello relativo a maggio 2010, vale a dire dal momento iniziale dell'indice.

Dopo quella data, tuttavia, le tariffe sono calate in modo consistente.

L'aumento dei prezzi verificatosi sino a maggio 2012 è stato dovuto a diversi fattori.

In primo luogo, il mercato è andato incontro ad una notevole ripresa rispetto al momento della crisi del 2009, quando i prezzi erano crollati.

Quantificare l'effetto di questo fattore è difficile, dal momento che, invece di stabilirsi in equilibrio, i prezzi sono rimasti volubili.

Questa volubilità sembra essere una questione strutturale, in termini sia di offerta che di domanda nel mercato.

Sembrerebbe probabile che il calo dei prezzi negli ultimi mesi sia stato indotto dalla diminuzione della domanda, mentre la capacità deve ancora riadattarsi.

John Manners-Bell, c.e.o. della Transport Intelligence, afferma: "La visibilità delle tariffe di autotrasporto internazionale in Europa è sempre stata molto scarsa.

In questo momento di volubilità ed incertezza economica, siamo felici di collaborare con la Freightex al fine di far sì che il settore possa farsi un'idea più precisa del mercato”.

Tim Phillips, c.e.o. della Freightex, aggiunge al riguardo: “La trasparenza delle tariffe consente ai mittenti di controllare agevolmente se stanno ottenendo il prezzo appropriato per i servizi che richiedono, ovvero di supportare ed analizzare i costi dell'ingresso in nuovi mercati.

I vettori possono altresì servirsene per discutere gli incrementi tariffari basati su una reale conoscenza del mercato”.

Il nuovo indice può essere scaricato consultando il sito:
www.transportintelligence.com/articles_papers/.

(da: lloydsloadibglist.com, 09.11.2012)

COMMERCIO INTERNAZIONALE

LA CRISI ECONOMICA EUROPEA CONDIZIONA IL TRASPORTO MARITTIMO

Secondo la più recente edizione del rapporto Global Port Tracker, pubblicato dalla Hackett Associates e dal Bremen Institute of Shipping Economics and Logistics, una confluenza di eventi continui - fra cui la crisi debitoria che affligge le esportazioni, le vendite nazionali e la fiducia dei consumatori nonché le importazioni - che sono andati ad aggiungersi al calo dei volumi di traffici, ha comportato la formale dichiarazione della recessione nell'Unione Europea.



I porti sottoposti ad indagine in questo rapporto comprendono sei importanti scali containerizzati del Nord Europa, e cioè Le Havre, Anversa, Zeebrugge, Rotterdam, Brema/Bremerhaven ed Amburgo.

“Il mese scorso la fiducia dei consumatori e delle imprese dell’eurozona è diminuita per il quarto mese consecutivo, indebolendosi in modo significativo in Francia, Germania, Finlandia ed Austria” ha dichiarato nel rapporto Ben Hackett, presidente della Hackett Associates.

Questi commenti non costituiscono una sorpresa, considerando da quanto tempo l’economia è in declino, unitamente al fatto che nel rapporto del

il mese scorso la Hackett ha spiegato che l’indice di confidenza del consumo così come misurato dalla Commissione Europea continua a calare.

L’indice, afferma Hackett, è adesso pericolosamente basso rispetto alla sua linea di tendenza a lungo termine, con l’eccezione della recessione del 2009.

Il rapporto Global Port Tracker fa notare come sia previsto che le importazioni europee complessive diminuiscano del 2% sino a 21,19 milioni di TEU nel 2012, mentre ci si aspetta che le esportazioni si incrementino del 3,3% sino a 16,69 milioni di TEU.

Inoltre, secondo il rapporto, la previsione inerente i volumi complessivi movimentati nel 2012 parla di 39,97 milioni di TEU, che rappresentano un miglioramento annuo dello 0,2%.

Si prevede che gli attuali container carichi diminuiscano del 4% nel giro dei prossimi sei mesi, rispetto ad un guadagno dello 0,1% riscontrato nello stesso periodo dell'anno precedente.

Ma ciò che rileva di più è il fatto che il rapporto dica che solo due dei prossimi quattro trimestri sono attualmente previsti in crescita a livello annuo per i contenitori sia in entrata che in uscita.

Per i sei porti della fascia settentrionale, il rapporto sostiene che ci si aspetta che i volumi in entrata calino dello 0,6% nel 2012 sino a 16,4 milioni di TEU.

"Nel settore europeo, c'è stato un marcato rallentamento" ha dichiarato Hackett nel corso di una intervista recentemente rilasciata a *Logistics Management*.

"C'è una carenza di fiducia (come sottolinea l'econometria), il PIL è in calo e le vendite sono deboli.

E non è stato fatto davvero nulla per risolvere questioni-chiave come la crisi dell'euro e quella del debito sovrano, di modo che i prossimi 12 mesi si avviano ad essere critici".

Dovesse continuare a peggiorare la situazione in Europa, essa avrebbe un effetto a cascata anche sull'economia degli Stati Uniti sotto forma di minore fiducia dei consumatori, spiega Hackett.

Ciò probabilmente comporterebbe un più elevato tasso di risparmio personale negli Stati Uniti, con l'effetto posteriore consistente in minori livelli di traffici, con i segnali di allarme per l'economia intatti.

(da: *logisticsmgmt.com*, 31.10.2012)

LOGISTICA

IL Bucharest International Rail Freight Terminal RICEVE IL PRIMO TRENO INFRA-EUROPEO

La Tibbett Logistics, l'operatore del primo terminal ferroviario intermodale della Romania sud-orientale, ha ricevuto alla fine di ottobre il primo treno in programma con carri intermodali dalla Germania e dall'Austria.

Il nuovo servizio inizialmente comprenderà due convogli alla settimana in ciascuna direzione.

Il primo treno è giunto al mattino presto lo scorso 29 ottobre con 38 unità:

otto semirimorchi e 30 contenitori continentali pallet-wide da 45 piedi, destinati a clienti importatori nel sud-est della Romania, principalmente a Bucarest e Ploiesti.



La Tibbett Logistics ha recentemente ribattezzato il terminal Bucharest International Rail Freight Terminal, ovvero BIRFT, perché la società - che fa parte del Keswick Enterprises Group con sede nel Regno Unito - ha appurato che una

vasta parte del mercato dell'Europa orientale non è al corrente del fatto che i servizi offerti presso il terminal vanno oltre il semplice trasporto nazionale strada-rotaia.

Il terminal ad accesso libero viene utilizzato per trasferire i container marittimi in arrivo con carri ferroviari sui semirimorchi stradali e viceversa.

La BIRFT è l'unica infrastruttura di questo tipo in Romania che effettua regolarmente operazioni con treni-blocco programmati fra il porto di Costanza e Bucarest, per quanto attiene movimentazioni sia d'importazione che d'esportazione.

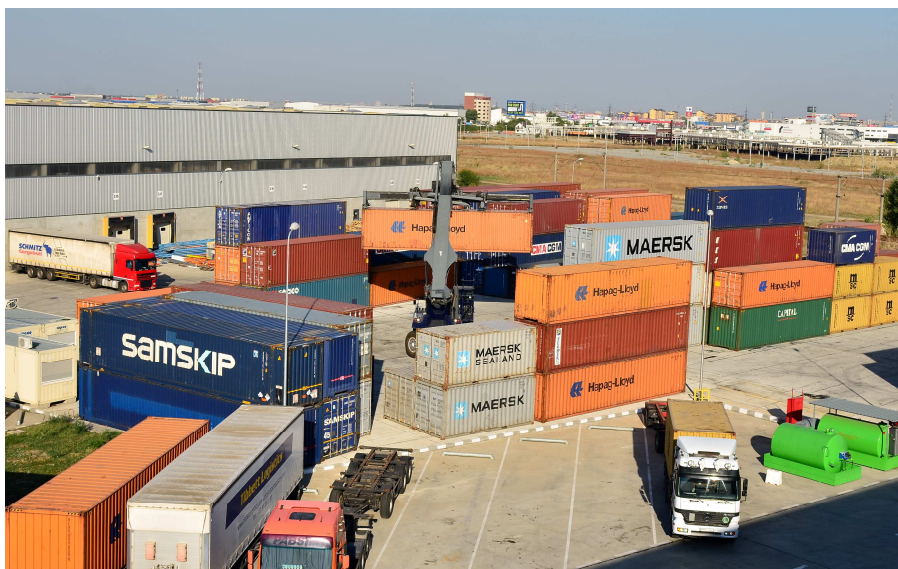
Fra i clienti vi sono importanti compagnie di navigazione di linea e spedizionieri di merci, così come utenti comuni.

Inoltre, si tratta del solo terminal ferroviario intermodale che offre servizi di CFS (Stazione Merci in Contenitori) e di deposito all'interno del terminal medesimo, collegati direttamente ai binari ferroviari.

Il terminal può accogliere traffico in carri ferroviari convenzionali di tipi nazionale ed internazionale e la Tibbett Logistics combina queste attività con quelle di autotrasporto convenzionale.

Ad integrazione dei servizi offerti presso il terminal vi sono le attività di svuotamento e riempimento container, sdoganamento ed operazioni in transito, unitamente alla gestione, riparazione e deposito di contenitori.

Il c.e.o. della Tibbett Logistics, David Goldsbrough, commenta: "Noi riteniamo che - attraverso il porto di Costanza - la Romania rappresenti il punto d'ingresso naturale in Europa da Est e da altrove.



La nostra intenzione è quella di agevolare un efficiente trasporto delle merci dal porto alle destinazioni finali in tutta Europa, così come dall'Unione Europea di ritorno in Romania.

Dal momento dell'avvio dei nostri treni-blocco regolari da Costanza a Bucarest, abbiamo discusso spesso con gli utenti ed i potenziali clienti in ordine ad altri servizi correlati alla ferrovia, fra cui la movimentazione di carri convenzionali, settore in cui abbiamo già in funzione un'eccellente infrastruttura.

Abbiamo sviluppato servizi aggiuntivi, di modo che siamo in grado di personalizzare la combinazione di trasporti basati su strada e su rotaia sia per i container che per i camion convenzionali, a seconda delle precise esigenze del cliente.

Dato il costo in aumento del carburante diesel, tale opportunità è stata accolta favorevolmente sia dai nuovi clienti che da quelli che utilizzano il servizio per la prima volta".

La Tibbett Logistics è la maggiore ditta rumena specializzata in logistica contrattuale.

Oltre alle attività intermodali, essa offre servizi di gestione della filiera distributiva per i settori automobilistico, tessile e vendita al dettaglio, nonché per altri settori relativi ai beni di consumo di veloce movimentazione in tutta la Romania e nel sud-est europeo.

La Tibbett Logistics effettua operazioni in circa 70.000 metri quadrati di magazzini, oltre ad avere una flotta distributiva che comprende semirimorchi inclinabili, unità refrigerate a camera doppia e tripla e telai containerizzati, unitamente ai propri carri ferroviari intermodali.

(da: logisticsbusiness.com, 07.11.2012)

LEGISLAZIONE

I MINISTRI DEI TRASPORTI EUROPEI APPROVANO LA RIFORMULAZIONE DEL PRIMO PACCHETTO FERROVIARIO

I ministri dei trasporti dell'Unione Europea, riunitisi in Lussemburgo il 29 ottobre scorso, hanno approvato il testo concertato con il Parlamento Europeo per la riformulazione del Primo Pacchetto Ferroviario che istituirà un'unica zona ferroviaria europea.

Gli stati membri hanno adesso 30 mesi per trasporre la direttiva nelle rispettive normative nazionali.



Si spera che la nuova formulazione del Primo Pacchetto Ferroviario possa rafforzare gli addetti alla elaborazione delle regole nazionali, semplificare l'attuale normativa, migliorare il quadro degli investimenti infrastrutturali ed assicurare un corretto accesso alla rete.

La Commissione Europea afferma che i provvedimenti in questione affronteranno quello che essa ravvisa come un livello basso della concorrenza, le prassi discriminatorie e la persistenza di conflitti di interesse, in particolare per quel che attiene i terminal e le infrastrutture di manutenzione.

Inoltre, essi si dovrebbero occupare della diffusa percezione in ordine alla carenza di normativa nazionale.

La Commissione Europea afferma che gli addetti alla elaborazione delle regole di molti stati membri hanno poco personale a disposizione, dispongono di limitati poteri di indagine e non possono far rispettare le loro decisioni con sanzioni pecuniarie.

La riformulazione richiederà agli stati membri di assicurare l'indipendenza degli addetti alla elaborazione delle regole da altre autorità pubbliche, accrescendo i loro poteri e richiedendo collaborazione sulle questioni transfrontaliere.

La riformulazione avrà altresì bisogno di contratti pluriennali fra i governi nazionali ed i gestori delle infrastrutture collegando i finanziamenti alle prestazioni ed ai progetti commerciali.

Essa stabilirà inoltre regole più precise sugli oneri di accesso applicabili: problematica, questa, da tempo oggetto di dispute in molti stati membri.

“Siamo felici che ciò sia giunto a buon fine e ci aspettiamo che in ciascuno stato membro abbia luogo un processo di implementazione tranquillo e veloce” ha dichiarato Libor Lochman, direttore esecutivo della CER (Comunità delle ferrovie e delle società per le infrastrutture europee).

Tuttavia, Lochman sottolinea che il programmato Quarto Pacchetto Ferroviario revisionerà in modo sostanziale la riformulazione del Primo Pacchetto Ferroviario.

Ciononostante, egli spera che, una volta approvato il quarto pacchetto, esso possa essere sostenuto ed implementato completamente in tutta Europa.

“Questo, di conseguenza, potrà essere un periodo di stabilità giuridica e politica, nonché di certezze, per il settore ferroviario” afferma Lochman.

(da: railjournal.com, 29.10.2012)

STUDI E RICERCHE

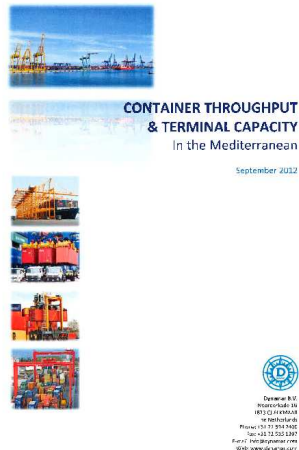
RIFLESSIONI MEDITERRANEE

Determinare quali siano le prospettive per la domanda e la capacità containerizzata del Mediterraneo può rivelarsi un compito molto difficile.

Dovendo occuparsi di culture così diverse come quelle del Mar Nero e dell’Africa settentrionale, nonché della Grecia e della Turchia, può costituire una vera e propria sfida mettere assieme i dati sulla capacità containerizzata.

La Dynamar ha affrontato tale sfida nella sua ultima pubblicazione, intitolata *“Prestazioni containerizzate e capacità terminalistica nel Mediterraneo”*.

Concentrandosi sui traffici containerizzati in tutti i paesi che circondano il Mediterraneo e sulla capacità attuali e programmate dei terminal container in ciascuno di questi paesi, il rapporto fornisce i risultati storici relativi ai contenitori dal 2002 al 2011 in tutti i porti del Mediterraneo nell’ambito di sei principali regioni che sono state oggetto di scalo da parte di servizi containerizzati per l’Estremo Oriente ed il Nord America, così come una previsione decennale (2012-2021), anche qui per porto e regione.



Ciò viene messo a confronto con l’attuale capacità terminalistica nei medesimi porti e nelle stesse regioni, nonché con tutte le espansioni e tutti i progetti programmati o desiderati in quei porti e con alcune potenziali alternative o determinati sbocchi alternativi.

In materia di trasbordo, il rapporto identifica una notevole e persistente crescita da un anno all’altro nei settori del trasbordo e delle attività di raccordo presso questi porti: il 12% nel 2007 rispetto al 2006, il 7% nel 2010 rispetto al 2009 ed il 9% nel 2011 rispetto al 2010.

I volumi complessivi inerenti alle attività di trasbordo e di raccordo per il 2011 si attestano a 26,1 milioni di TEU e si stima che il trasbordo rappresenti il 79% del totale.

Nuovo aspetto

Nella sezione di "Tutti i nuovi progetti terminalistici nel Mediterraneo" i singoli terminal vengono identificati su base regionale laddove è stata programmata un'espansione della capacità; vengono inoltre forniti particolari sulla scala di sviluppo proposta e la data-obiettivo in ordine all'anno di completamento.

In questo contesto, le regioni del Mar Nero, dell'Adriatico e del Levante sono state identificate come le regioni in cui è probabile che abbia luogo la maggior parte delle attività di sviluppo.

I nuovi progetti di porti di trasbordo sono elencati separatamente ed includono la solita quantità di progetti nella "lista dei desideri" come l'idea del Vlore Container Terminal all'ingresso dell'Adriatico ed il Porto Torres Container Terminal sulla costa nord-occidentale della Sardegna.

Si ritiene che il livello di attività da parte degli operatori terminalistici internazionali e globali nella regione sia una garanzia per la loro idoneità ad attirare attività.

Il rapporto identifica 18 di tali società attive in 38 diversi porti dove sono impegnate in 55 diversi terminal con quote di partecipazione che spaziano dal 18 al 100%.



Si rivela altresì interessante la sezione sui "Trasporti": questi ultimi vengono analizzati unitamente alle principali direttrici di traffico e su base regionale.

Ciascuna regione contiene un resoconto analitico per paese in relazione ai trasporti 2008-2011 nelle principali direttrici di traffico come la Mediterraneo-Estremo Oriente.

Nel caso dei traffici containerizzati Mediterraneo-Estremo Oriente è stata registrata una cifra pari a 7,2 milioni di TEU per il 2011 che rappresenta un incremento del 6% rispetto ai traffici del 2010.

In termini di quote di mercato il Mediterraneo occidentale ha rappresentato il 38% del totale, l'Adriatico il 7%, il Mar Nero l'11%, la Grecia e la Turchia il 17%, il Levante il 12% ed il Nord Africa il 6%; in termini generali, questo rapporto costituisce un testo autorevole caratterizzato da dati di recente ricerca supportati da varie tavole ed immagini.

(da: portstrategy.com, 01.11.2012)

IN CALENDARIO

- [8th Trans Middle East 2012](#)
Gulf International Convention And Exhibition Centre, Kingdom of Bahrain
Tuesday 20 and Wednesday 21 November 2012
- [7th Philippine Ports and Shipping 2013](#)
The Peninsula Manila, The Philippines
Wednesday 30 and Thursday 31 January 2013
- [7th Indian Ocean Ports and Logistics 2013](#)
Rainbow Hotel, Beira, Mozambique
Wednesday 27 and Thursday 28 February 2013
- [11th Intermodal Africa North 2013](#)
King Fahd Palace Hotel Dakar, Senegal
Wednesday 27 and Thursday 28 March 2013
- [1st Med Ports 2013](#)
Hilton Alexandria Green Plaza, Egypt
Tuesday 23 and Wednesday 24 April 2013
- [9th Trans Middle East 2013](#)
Phoenicia InterContinental Hotel, Beirut, Lebanon
Wednesday 29 and Thursday 30 May 2013
- [11th ASEAN Ports and Shipping 2013](#)
Windsor Plaza Hotel, Ho Chi Minh City, Vietnam
Thursday 11 and Friday 12 July 2013
- [2nd Black Sea Ports and Shipping 2013](#)
The Marmara Taksim, Istanbul, Turkey
Wednesday 11 and Thursday 12 September 2013
- [8th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2013](#)
The Leela Kempinski Hotel Mumbai, India
Wednesday 23 and Thursday 24 October 2013
- [11th Intermodal Africa South 2013](#)
Feather Market Convention Centre, Port Elizabeth, South Africa
Thursday 21 and Friday 22 November 2013
- [12th Intermodal Africa North 2014](#)
Lagos, Nigeria
Wednesday 26 and Thursday 27 March 2014
- [3rd Black Sea Ports and Shipping 2014](#)
The Marmara Taksim, Istanbul, Turkey
Wednesday 03 and Thursday 04 September 2014

La Segreteria del C.I.S.Co. è in grado di comunicare notizie dettagliate sui programmi di tutte le manifestazioni nonché sulle modalità di