



notiziario  
newsletter  
bulletin  
mitteilungen  
noticiario

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 XXXIII**  
**Numero del 15 Febbraio 2015**

**PORTI**

CRESCITA DEI VOLUMI DELL'8,9% PER LA DP WORLD NEL 2014 ..... Pag. 3

**TRASPORTO MARITTIMO**

LA MAERSK MANTIENE LA CORONA DI LINEA DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATA  
PIÙ AFFIDABILE MENTRE SI PARLA DI ORDINAZIONI DI UNITÀ DA 20.000 TEU ..... " 5

**TRASPORTO INTERMODALE**

EUROTUNNEL: UN PROBLEMA FACILE DA RISOLVERE? ..... " 7

**TRASPORTI ED AMBIENTE**

LA RISPOSTA DEL SETTORE MARITTIMO ALLE ECA 2015 ..... " 11

**INDUSTRIA**

LA EVERGREEN SI AGGREGA AL GRUPPO DI ELITE DEI 18.000 TEU ..... " 15

**LEASING**

NUOVO ACCORDO PORTA ALLA COSTITUZIONE DI UNO DEI MAGGIORI GRUPPI MONDIALI  
DI LEASING DI CONTENITORI ..... " 18

**LOGISTICA**

LA GEFCO PROSPERA IN RUSSIA SOTTO LA NUOVA PROPRIETÀ ..... " 20

**LEGISLAZIONE**

DIZIONARIO DEI SINONIMI E DELL'ONTOLOGIA NELL'E-COMPLIANCE  
PER CONTROLLARE LE ONDE DELLA NORMATIVA EUROPEA ..... " 22

**PROGRESSO E TECNOLOGIA**

NUOVI PRODOTTI DELLA KALMAR ..... " 24

**STUDI E RICERCHE**

LA COMMISSIONE EUROPEA IDENTIFICA LE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI E LE ESIGENZE D'INVESTIMENTO PER LA RETE TRANS-EUROPEA DI TRASPORTO FINO AL 2030 ..... Pag. 26

**IN CALENDARIO** ..... " 29

**15 Febbraio 2015**

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 DEI VOLUMI DELL'8,9% PER LA DP WORLD NEL 2014

La DP World Limited ha movimentato 60 milioni di TEU in tutto il proprio portafoglio globale di terminal container nel corso del 2014, con una crescita dei volumi lordi segnalata nell'ordine dell'8,9% e dell'8,0% in termini omogenei.

I nuovi volumi presso il London Gateway nel Regno Unito e l'Embraport in Brasile hanno contribuito all'incremento dei volumi segnalati.

La crescita nel 2014 è stata in gran parte indotta dai terminal delle regioni del



Pacifico asiatico e del subcontinente indiano, dell'Europa e degli Emirati Arabi Uniti.

Gli Emirati Arabi Uniti hanno compiuto una prestazione impressionante avendo movimentato 15,2 milioni di TEU, che rappresentano una crescita dell'11,8% nel corso dell'anno.

L'Europa ha mostrato uno stabile ritorno alla crescita dei volumi nel 2014.

A livello consolidato, i terminal della DP World hanno movimentato 28,3 milioni di TEU nel 2014, con un miglioramento del 9,5% delle prestazioni in termini omogenei.

A livello di segnalazioni, il tasso di crescita dell'8,7% dei volumi consolidati riflette il deconsolidamento delle attività di Hong Kong a giugno dell'anno scorso.

Il presidente Sultan Ahmed Bin Sulayem commenta: "Con la crescita dei volumi dell'8,9% nel 2014 riteniamo di avere ancora una volta conseguito risultati migliori delle aspettative di crescita del mercato nel 2014 che era prevista nell'ordine di circa il 5%.

Questo dimostra che un portafoglio concentrato su carichi di origine e destinazione e su mercati in rapida crescita continua ad essere la strategia giusta da seguire.

I nostri nuovi sviluppi presso il London Gateway e l'Embraport hanno contribuito alla nostra eccellente prestazione nel 2014.

Il nostro porto più importante, Jebel Ali, continua a raggiungere picchi da record con 15,2 milioni di TEU movimentati nel 2014.

L'apertura di altra capacità aggiuntiva per 2 milioni di TEU nel terzo trimestre del 2014 ha alleviato le limitazioni e fornirà la capacità di cui abbiamo bisogno per conseguire ulteriori volumi di crescita a Jebel Ali.

Ci aspetta che ulteriori 2 milioni di TEU entrino in esercizio nella seconda metà di quest'anno portando la capacità complessiva di Jebel Ali a 19 milioni di TEU.

Data la buona prestazione in termini di volumi nel 2014, ci aspettiamo di rispettare le previsioni di mercato inerenti all'intera annata.

Guardando avanti nel 2015 abbiamo un certo numero di sviluppi interessanti, fra cui la nuova capacità la cui attivazione è imminente nei Paesi Bassi, in Turchia, in India e negli Emirati Arabi Uniti, lo sviluppo di un hub logistico in Belgio nonché ulteriori soluzioni integrate portuali e logistiche per i nostri clienti con il completamento della nostra acquisizione della JAFZA.

Sebbene alcuni dei nostri terminal continuino ad operare in un macro-ambiente difficile, ci si aspetta che le condizioni di mercato in tutto il portafoglio siano generalmente favorevoli nel 2015.

Ciò, unitamente all'addizione di nuova capacità, ci pone in posizione favorevole per una crescita dei volumi in linea o leggermente migliore rispetto al mercato di quest'anno".

*(da: hellenicshippingnews.com, 4 Febbraio 2015)*

## TRASPORTO MARITTIMO

### **LA MAERSK MANTIENE LA CORONA DI LINEA DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATA PIÙ AFFIDABILE MENTRE SI PARLA DI ORDINAZIONI DI UNITÀ DA 20.000 TEU**

Secondo la nuova ricerca pubblicata il 2 febbraio dalla società di analisi del settore SeaIntel, l'anno scorso la Maersk è stata nuovamente in cima alla classifica dell'affidabilità nel trasporto marittimo di linea.

I due primi posti sono stati conservati dalla Maersk e dalla Hamburg Süd nel corso di un'annata in cui 19 delle 20 maggiori linee di navigazione containerizzate hanno assistito al declino dell'affidabilità dei propri orari rispetto al 2013.

Il solo vettore ad invertire la tendenza è stata la CSAV, con il 77,8% delle sue navi in arrivo "in tempo" rispetto al 77% del 2013: risultato, questo, della sua limitata esposizione nei principali traffici est-ovest in cui gli operatori di linea hanno incontrato gran parte dei loro problemi relativi agli orari.

La Maersk e la Hamburg Süd hanno riportato un punteggio di affidabilità pari rispettivamente all'83,7% ed all'82,2%.

Secondo il *Wall Street Journal*, si dice inoltre che la Maersk Line sia in trattative con cantieri navali asiatici in relazione ad una ordinazione sino a 10 mega-portacontainer per un valore complessivo di circa 1,5 miliardi di dollari.

Le navi avranno una capacità di circa 20.000 TEU che, se i rapporti sono esatti, farebbe riguadagnare alla linea di navigazione il titolo di proprietaria delle navi portacontainer più grandi del mondo.

Nel contempo, l'affidabilità media nel 2014 relativa ai primi 20 vettori è diminuita di 7,6 punti percentuali sino al 72,2%, dal momento che i vettori hanno avuto difficoltà a mantenere l'integrità degli orari a fronte delle avverse condizioni meteorologiche invernali nel Nord Europa e sulla costa orientale degli Stati Uniti nella prima parte dell'anno, nonché a causa degli ingorghi portuali che hanno afflitto i porti hub europei in estate e che continua ad tormentare molti dei principali hub asiatici.


Tuttavia, non sorprende quale sia il fattore che SeaIntel abbia indicato come il più decisivo: "L'incidente singolo che ha avuto le maggiori conseguenze sui vettori ed i caricatori nel 2014 è stata la grave congestione a Los Angeles,

Long Beach e nei principali porti della costa nord-occidentale, problema che è ancora attuale” afferma la SeaIntel.

L’affidabilità nei traffici Asia-Nord Europa, Asia-Mediterraneo e transpacifico ha subito notevoli colpi.

L’Asia-Nord Europa è calato vertiginosamente di 13,8 punti percentuali rispetto al 2013 per un dato del 67,2%, mentre i traffici Asia-Mediterraneo sono diminuiti di 4,1 punti percentuali sino al 69,8%.

Rispetto ai traffici transpacifici, l’affidabilità è diminuita di 17,5 punti percentuali sino al 62,3% dato che la congestione portuale ha colpito la costa occidentale ed in alcuni punti si è estesa alla costa orientale.

| Global Liner Performance<br>January Report 2015                                    |   |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
|--|---|----------|--|-------------------|---|---------------------|---|-----------------|---|----------------|---|------------------------|---|-------------------------------|---|-----------------|---|-----------------|----|-------------------|----|--------------------|----|-------------|----|------------------|----|------------------|----|----------------------|----|-------------------------|----|-----------------------------|----|-----------------------------|----|-----------------------------|----|----------------|----|-----------------------|----|---|-----------------------|----|--------------|----|--------------|----|------------------|----|------------------|----|--------------------|----|--------------------|----|--------------------------|----|--------------------------|----|----------------------------|----|----------------------------|----|-------------|----|-------------|----|---------------|----|---------------|----|-----------|----|-----------|----|-----------|----|-----------|----|-------------|-----|-------------|-----|--------------------------|-----|
|  | <table border="1"> <tr><td>Contents</td><td></td></tr> <tr><td>Executive summary</td><td>2</td></tr> <tr><td>Global developments</td><td>3</td></tr> <tr><td>Top 20 carriers</td><td>4</td></tr> <tr><td>Niche carriers</td><td>5</td></tr> <tr><td>Trade lane reliability</td><td>6</td></tr> <tr><td>Trade lane container delivery</td><td>7</td></tr> <tr><td>Transpacific EB</td><td>8</td></tr> <tr><td>Transpacific WB</td><td>11</td></tr> <tr><td>Asia-North Europe</td><td>18</td></tr> <tr><td>Asia-Mediterranean</td><td>17</td></tr> <tr><td>Europe-Asia</td><td>20</td></tr> <tr><td>Transatlantic EB</td><td>23</td></tr> <tr><td>Transatlantic WB</td><td>26</td></tr> <tr><td>Europe-South America</td><td>29</td></tr> <tr><td>South America-N. Europe</td><td>32</td></tr> <tr><td>South America-Mediterranean</td><td>35</td></tr> <tr><td>North America-South America</td><td>38</td></tr> <tr><td>South America-North America</td><td>41</td></tr> <tr><td>Europe-Oceania</td><td>44</td></tr> <tr><td>North America-Oceania</td><td>46</td></tr> </table> | Contents |  | Executive summary | 2 | Global developments | 3 | Top 20 carriers | 4 | Niche carriers | 5 | Trade lane reliability | 6 | Trade lane container delivery | 7 | Transpacific EB | 8 | Transpacific WB | 11 | Asia-North Europe | 18 | Asia-Mediterranean | 17 | Europe-Asia | 20 | Transatlantic EB | 23 | Transatlantic WB | 26 | Europe-South America | 29 | South America-N. Europe | 32 | South America-Mediterranean | 35 | North America-South America | 38 | South America-North America | 41 | Europe-Oceania | 44 | North America-Oceania | 46 | <table border="1"> <tr><td>Oceania-North America</td><td>48</td></tr> <tr><td>Asia-Oceania</td><td>50</td></tr> <tr><td>Oceania-Asia</td><td>53</td></tr> <tr><td>Asia-Middle East</td><td>56</td></tr> <tr><td>Middle East-Asia</td><td>59</td></tr> <tr><td>Europe-Middle East</td><td>62</td></tr> <tr><td>Middle East-Europe</td><td>65</td></tr> <tr><td>Asia-Indian Subcontinent</td><td>68</td></tr> <tr><td>Indian Subcontinent-Asia</td><td>71</td></tr> <tr><td>Europe-Indian Subcontinent</td><td>74</td></tr> <tr><td>Indian Subcontinent-Europe</td><td>77</td></tr> <tr><td>Asia-Africa</td><td>80</td></tr> <tr><td>Africa-Asia</td><td>83</td></tr> <tr><td>Europe-Africa</td><td>86</td></tr> <tr><td>Africa-Europe</td><td>88</td></tr> <tr><td>Asia-ECSA</td><td>90</td></tr> <tr><td>ECSA-Asia</td><td>93</td></tr> <tr><td>Asia-WCSA</td><td>96</td></tr> <tr><td>WCSA-Asia</td><td>99</td></tr> <tr><td>Definitions</td><td>102</td></tr> <tr><td>Methodology</td><td>108</td></tr> <tr><td>Disclaimer and Copyright</td><td>108</td></tr> </table> | Oceania-North America | 48 | Asia-Oceania | 50 | Oceania-Asia | 53 | Asia-Middle East | 56 | Middle East-Asia | 59 | Europe-Middle East | 62 | Middle East-Europe | 65 | Asia-Indian Subcontinent | 68 | Indian Subcontinent-Asia | 71 | Europe-Indian Subcontinent | 74 | Indian Subcontinent-Europe | 77 | Asia-Africa | 80 | Africa-Asia | 83 | Europe-Africa | 86 | Africa-Europe | 88 | Asia-ECSA | 90 | ECSA-Asia | 93 | Asia-WCSA | 96 | WCSA-Asia | 99 | Definitions | 102 | Methodology | 108 | Disclaimer and Copyright | 108 |
| Contents   |   |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Executive summary  | 2   |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Global developments  | 3   |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Top 20 carriers  | 4   |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Niche carriers   | 5   |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Trade lane reliability   | 6   |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Trade lane container delivery  | 7   |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Transpacific EB  | 8   |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Transpacific WB  | 11  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Asia-North Europe  | 18  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Asia-Mediterranean   | 17  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Europe-Asia  | 20  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Transatlantic EB   | 23  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Transatlantic WB   | 26  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Europe-South America   | 29  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| South America-N. Europe  | 32  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| South America-Mediterranean  | 35  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| North America-South America  | 38  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| South America-North America  | 41  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Europe-Oceania   | 44  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| North America-Oceania  | 46  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Oceania-North America  | 48  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Asia-Oceania   | 50  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Oceania-Asia   | 53  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Asia-Middle East   | 56  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Middle East-Asia   | 59  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Europe-Middle East   | 62  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Middle East-Europe   | 65  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Asia-Indian Subcontinent   | 68  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Indian Subcontinent-Asia   | 71  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Europe-Indian Subcontinent   | 74  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Indian Subcontinent-Europe   | 77  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Asia-Africa  | 80  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Africa-Asia  | 83  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Europe-Africa  | 86  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Africa-Europe  | 88  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Asia-ECSA  | 90  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| ECSA-Asia  | 93  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Asia-WCSA  | 96  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| WCSA-Asia  | 99  |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Definitions  | 102   |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Methodology  | 108   |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| Disclaimer and Copyright   | 108   |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |
| © SeaIntel Maritime Analysis Global Liner Performance Report - January 2015        |   |          |  |                   |   |                     |   |                 |   |                |   |                        |   |                               |   |                 |   |                 |    |                   |    |                    |    |             |    |                  |    |                  |    |                      |    |                         |    |                             |    |                             |    |                             |    |                |    |                       |    |   |                       |    |              |    |              |    |                  |    |                  |    |                    |    |                    |    |                          |    |                          |    |                            |    |                            |    |             |    |             |    |               |    |               |    |           |    |           |    |           |    |           |    |             |     |             |     |                          |     |

Afferma la SeaIntel: “Il problema è iniziato a giugno con una carenza di trazione camionistica che ha contribuito al verificarsi di ritardi; successivamente, i vettori hanno riferito di ingorghi a Los Angeles/Long Beach e Vancouver a luglio, mentre a settembre si sono aggiunti alla lista New York e Norfolk.

A ottobre, Norfolk e New York sono stati rimossi dalla lista delle aree problematiche ed i vettori hanno iniziato a sperimentare ingorghi a Seattle e Tacoma, mentre alcuni servizi che effettuano scalo a Los Angeles/Long Beach sono stati sospesi dato che la congestione continuava.

Alla fine dell’anno i vettori hanno potuto concludere che la situazione a Los Angeles/Long Beach era peggiorata, con molte navi all’ancora in attesa di una finestra d’ormeggio e con la conseguenza dell’incremento dei tempi di lavorazione in porto; né la situazione è migliorata a Vancouver, Tacoma o Seattle, mentre anche Oakland è andata ad aggiungersi alla lista dei porti che devono affrontare una grave congestione”.

I vettori con le migliori prestazioni in questo traffico sono stati gli operatori di nicchia Matson, Hamburg Süd e Westwood Shipping.

La Matson è riuscita a conseguire un livello di affidabilità del 96,2% con i propri servizi Jones Act alla volta delle Hawaii.

(da: *theloadstar.co.uk*, 2 Febbraio 2015)

## TRASPORTO INTERMODALE

### EUROTUNNEL: UN PROBLEMA FACILE DA RISOLVERE?

Il gruppo British Rail Freight ha invitato la Commissione Intergovernativa a rivedere – alla luce dell'ultimo incendio nel tunnel - la propria politica che consente ad Eurotunnel di utilizzare carri merci navetta aperti.

Come già riportato da *World Cargo News*, al GETSA (Groupe Eurotunnel) è stato gradualmente consentito nel corso degli anni di introdurre un numero maggiore di carri aperti per i propri servizi navetta di trasporto merci, allo scopo di ridurre i suoi costi di capitale e di manutenzione, di ridurre la portata lorda, di migliorare l'aerodinamica e di incrementare la lunghezza utile.

Il gruppo è passato dalle originali coperture con intelaiatura a traliccio a strutture con tetti leggeri (del tipo a pagoda) fino a giungere ai pianali.

Le originali navette a griglia Arbel erano state un compromesso fra coloro che volevano un carro completamente chiuso (principalmente vigili del fuoco e squadre antincendio) ed Eurotunnel, che voleva un semplice carro aperto del tipo Autostrada Viaggiante (sebbene con ruote più grandi, dato che la sagoma del tunnel della Manica in quel momento era più ampia di quelle dei tunnel alpini).

Il modello a traliccio è stato pesantemente criticato dopo il disastroso incendio di novembre 1996, che aveva avuto come conseguenza la chiusura del tunnel per quasi sei mesi, ma ad Eurotunnel era stato permesso di conservarlo con qualche modifica.



Gradualmente, come detto prima, le regole sono state ulteriormente allentate, sebbene non si sia trattato di un percorso a senso unico, dal momento che nel 2013 il GETSA aveva dovuto porre fine ai collaudi con i pianali quando il materiale fuoriuscito da un telone su un semirimorchio aveva danneggiato altro equipaggiamento.



Tuttavia, com'è stato recentemente riportato da *World Cargo News* online, il GETSA ha effettuato un'ordinazione per un valore di 40 milioni di euro per 32 nuove navette di carri pianale in Germania, nell'ambito del proprio programma finalizzato ad incrementare il numero delle navette giornaliere, ampliando le proprie infrastrutture di spedizione e ricezione ad entrambi i lati del tunnel.

Peraltro, sabato 17 gennaio, proprio pochi giorni dopo l'annuncio della nuova ordinazione da parte del GETSA, si è verificato un incendio nel tunnel che ha comportato la paralisi dei servizi, non solo per le navette passeggeri e merci di Eurotunnel, ma anche degli Eurostar e dei treni merci diretti.

L'intero dibattito circa i carri è stato adesso riaperto.

Sebbene le cause dell'incendio siano ancora sotto indagine, esso si è verificato su una navetta merci e in una "lettera aperta" alla Commissione Intergovernativa il presidente dello RFG (Rail Freight Group), Lord Berkeley, ha affermato che questo è "il quarto incendio nel Tunnel che quasi certamente è stato causato da camion su navetta aperta"; gli altri si erano verificati nel 1996, 2006 e 2008.

Lord Berkeley continua aggiungendo che ciò sembra il filo conduttore comune a questi cinque incidenti: vi sono stati coinvolti camion su carri aperti e le misure programmate per evitare che gli incendi comportassero danni o chiusure non sono riuscite ad evitare lunghi periodi di chiusura totale o parziale.

"Come saprete" continua la lettera "abbiamo discusso di quest'ultima chiusura alla Camera dei Lords giovedì 22 gennaio scorso ed un certo numero di pari ha espresso la propria preoccupazione in ordine al modello dei carri aperti utilizzati per trasportare i camion.

Ho preso nota del rilievo del ministro secondo cui "il trasporto dei camion in carri chiusi sarebbe un suicidio commerciale (per il GETSA)" ma non è chiaro se questa sia la posizione ufficiale del governo del Regno Unito, ovvero della Commissione Intergovernativa, e questo senza dubbio necessita di chiarimento; in particolare, dove sono le prove a supporto di tale asserzione?

Io suggerisco che la sicurezza e l'operabilità del sistema del tunnel sia di maggiore importanza rispetto ad un commento sul suicidio commerciale, ma, nel caso ciò sia vero, allora sicuramente la Commissione Intergovernativa dovrebbe tenere



d'occhio l'equilibrio fra il profitto ed il tenere aperto un importante collegamento fisso.

Tuttavia, ritengo che dopo quest'ultimo incendio ci siano prove sufficienti a giustificare il fatto che la Commissione Intergovernativa e l'Autorità per la Sicurezza richiedano ad Eurotunnel di approntare urgentemente un programma per ridurre ad un livello accettabile il rischio di tali incendi e la conseguente chiusura del tunnel per lunghi periodi.

So che la valutazione iniziale del rischio al momento dell'apertura del tunnel era stata che un incendio si sarebbe potuto verificare una volta in 120 anni.

Finora invece abbiamo avuto cinque incendi in 20 anni, ovvero il rischio di uno ogni quattro anni.

Ciò sicuramente merita una valutazione più generale delle tendenze di rischio e delle possibili soluzioni.

Sembrerebbe che una soluzione possa essere costituita da un modello progettuale alternativo per i carri che trasportano camion, come quello in cui i camion sono al coperto, non sono soggetti alle correnti d'aria nel tunnel e sono situati in uno spazio attrezzato con Halon od altro equipaggiamento estintivo.

Se ciò dovesse richiedere dimensioni maggiori per il carro, allora l'operatore avrebbe l'opzione di modificare il modello incrementando il peso assiale, ovvero di ridurre il peso massimo dei camion al di sotto delle 44 tonnellate.

Io dubito che ciò ridurrebbe di molto i traffici, dal momento che so che la maggior parte dei camion che attraversano la Manica regolano il carico prima della pesa, ma vorrei vedere le cifre al riguardo".

Lord Berkeley aggiunge che vi sono preoccupazioni secondo cui i sistemi di umidificazione in precedenza installati dal GETSA stanno causando allagamenti nel tunnel e solleva inoltre la questione che la catenaria è stata danneggiata dalle correnti d'aria laterali indotte dalle navette con i camion.

Quest'ultimo "è un fattore di cui solo recentemente sono venuto a conoscenza, e pertanto vi sarei grato se poteste esprimere commenti in ordine a quali prove ci siano che la Commissione Intergovernativa e l'Autorità per la Sicurezza se ne siano occupate".

Resta da vedere se lo RFG o gli operatori dei treni diretti (la Eurostar, in particolare, ha ricevuto "un sacco di critiche" da passeggeri a causa di cancellazioni completamente al di fuori del suo controllo) riescano ad ottenere qualcosa a questo riguardo.

Se il GETSA venisse obbligato dalla Commissione Intergovernativa a "ripensarci" e finisse per emanare un "ordine di modifica" al proprio ultimo

contratto relativo ai carri, potrebbe esserci una serie di problemi, dal momento che gli altri partecipanti alla gara potrebbero legittimamente sostenere che le specifiche sono state modificate in modo così sostanziale che debba essere organizzata una nuova gara europea.

Dopo una battaglia durata 4 anni, il GETSA è stata espulso dal mercato dell'attraversamento marittimo della Manica dalle autorità per la concorrenza britanniche (e ha avvertito di dover dismettere i traghetti della MyFerryLink su base esclusivamente patrimoniale).

Esso, tuttavia, è determinato ad incrementare la propria quota di mercato e a dare impulso alla propria attività con le navette di trasporto merci sino a 2 milioni di veicoli pesanti all'anno entro il 2020.

Nelle fasi di preparazione all'apertura del tunnel della Manica nel 1994, c'era stato un acceso dibattito in ordine al modello progettuale delle navette merci.

*(da: worldcargonews.com, 31 Gennaio 2015)*

## TRASPORTI ED AMBIENTE

### LA RISPOSTA DEL SETTORE MARITTIMO ALLE ECA 2015

La scelta dei giusti investimenti finalizzati a conformarsi alle emissioni di zolfo dello 0,1% nelle aree prescelte per il controllo delle emissioni solforose (SECA) con effetto dallo scorso 1° gennaio ha comportato molti dibattiti nel corso dell'ultimo anno.

Il problema era duplice: in primo luogo, la molteplicità delle opzioni per adeguarsi, quali il gasolio marittimo a basso contenuto di zolfo, le miscele di olio carburante a basso contenuto di zolfo, l'olio carburante pesante con torre di lavaggio, il gas naturale liquido, il metanolo, i biocarburanti eccetera; in secondo luogo, la necessità di bilanciare le considerazioni a lungo termine e quelle a breve termine in relazione alla disponibilità, ai rischi, ai costi ed al recupero dell'investimento.

Scaduto adesso il termine, l'esame degli annunci fatti da complessivamente 70 compagnie di navigazione (le prime 10 compagnie presenti in sette categorie\*) nelle zone di controllo delle emissioni nell'Unione Europea fornisce una buona indicazione di ciò che è accaduto in termini di adozione delle nuove tecnologie, specialmente nel corso degli ultimi sei mesi.

Messe assieme, queste compagnie possiedono una flotta di più o meno 5.000 navi.

55 delle 70 compagnie prese in considerazione hanno rivelato pubblicamente le proprie strategie di conformità.

Per le rinfusiere e le petroliere sono state poche le informazioni messe a disposizione.

I risultati mostrano che le categorie passeggeri e ro-ro si sono dette decisamente a favore della tecnologia con torre di lavaggio, dato che il 75% delle compagnie contattate hanno votato a favore di questa tecnologia.

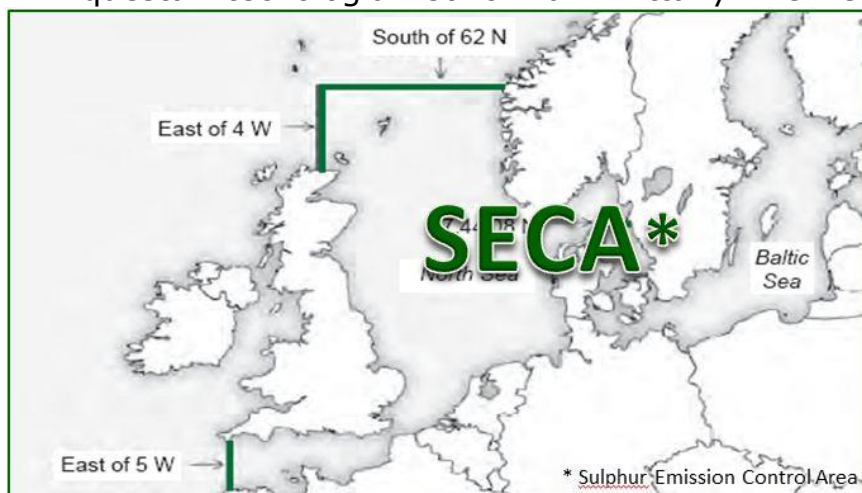
Il gas naturale liquido offre promesse per il futuro; tuttavia, il suo raggio d'azione è stato limitato alla navigazione costiera/interna.

La maggior parte sembra indirizzarsi verso il gasolio marittimo.

Le prospettive di crescita per le altre alternative sembrano al momento limitate.

La tecnologia con torre di lavaggio è stata adottata da 17 delle 70 compagnie prese in considerazione.

I principali investitori in questa tecnologia sono la Brittany Ferries (approssimativamente 500 milioni di dollari), la Carnival Corporation (400 milioni di dollari per 70 navi), la DFDS (oltre 150 milioni di dollari) e la Royal Caribbean Cruise (15 navi) che si servono di tecnologie delle ditte Alfa Laval, Wärtsilä, Belco Marine e Yara Marine (prima conosciuta come Green Tech Marine).



Il calo globale del prezzo del petrolio sembra comportare conseguenze negative per l'adozione della torre di lavaggio, dato che gli ordini erano quasi raddoppiati nel periodo semestrale aprile-settembre 2014 mentre negli ultimi quattro mesi la crescita è stata più o meno del 19%.

Il numero delle navi che hanno optato per la tecnologia con torre di lavaggio si attesta a 160 al 31 gennaio 2015 rispetto alle 135 di settembre 2014.

La maggiore ordinazione singola è stata quella della Royal Caribbean Cruise a dicembre 2014 per l'adeguamento di 13 delle sue navi, la cui consegna è prevista fra il 2015 ed il 2017.

Il gas naturale liquido quale carburante per conformarsi è stato preso in considerazione dal 20% delle compagnie di navigazione esaminate, in gran parte appartenenti alla categoria passeggeri.

I maggiori investitori in questa categoria sono stati Universal Marine, BC Ferries e Fjord Line.

Un aumento del 13% è stato registrato nelle ordinazioni di navi con propellente a gas naturale liquido, per 78 unità rispetto alle 69 di settembre 2014.

Il contribuente chiave a questo registro delle ordinazioni è stata la categoria delle portacontainer con una crescita del 125% e 10 ordinazioni in relazione al periodo preso in esame.

Le preoccupazioni in ordine alla disponibilità di infrastrutture di bunkeraggio ed al calo del prezzo mondiale del petrolio (approssimativamente il 50% da settembre del 2014) sono i principali inibitori per questa tecnologia.

C'è stata un'importante cancellazione di ordini ad ottobre 2014 da parte della Brittany Ferries per 4 navi (3 adeguamenti ed 1 nuova costruzione).

Si sta discutendo anche di altri carburanti alternativi.

La miscela di olio carburante a basso contenuto di zolfo HDME50 della Exxon Mobil viene utilizzata da armatori nella regione Amsterdam-Rotterdam-Anversa.

Anche la Lukoil e la Cespa hanno adottato miscele di carburante a basso contenuto di zolfo.

La Stena Line ha preso in considerazione il metanolo per la propria nave da crociera *Stena Germanica* in programma per il 2015.

Sono in fase di studio anche i biocarburanti, l'etanolo, le celle a combustibile ed i carburanti marittimi.

Ciò, sebbene le prospettive di crescita sembrano limitate per le suddette alternative a causa della disponibilità, della sicurezza e dei rischi correlati alla disponibilità.

Il gasolio marittimo a basso contenuto di zolfo è stato il carburante di conformità per gran parte delle compagnie di navigazione, specialmente quelle appartenenti alle categorie delle portacontainer, delle rinfusiere e delle petroliere.

I principali investitori in questa tecnologia sono stati Maersk Line, MSC, Eimskip, Tallink e Hurtigruten.

Le ragioni che contribuiscono all'attrattiva di questo carburante sono la precedente notorietà in relazione al carburante, l'investimento minimo in infrastrutture navali, una ben radicata filiera della fornitura del bunker ed i favorevoli prezzi del petrolio.

Nel contesto attuale di incertezza del prezzo del petrolio, potremmo aspettarci che il rallentamento delle attività continui in termini di adozione di altre tecnologie quali la torre di lavaggio ed il gas naturale liquido.

Tuttavia, quando il limite al contenuto di zolfo dello 0,5% entrerà in vigore a livello mondiale nel 2020 o 2025, non ci saranno solo le preoccupazioni in ordine al prezzo del petrolio ma anche quelle inerenti alla sufficiente fornitura da parte delle raffinerie mondiali per provvedere all'incremento della domanda di carburante a basso contenuto di zolfo.

Gli armatori dovrebbero continuare ad esplorare le corrette strategie di adeguamento su misura al fine di far fronte ai requisiti adottati.

Nota: \* = Le categorie prese in considerazione sono: portacontainer (suddivise per lungo raggio e corto raggio), passeggeri, ro-ro, merci generali, rinfusiere e petroliere.

Fonte: MEC Intelligence.

*(da: hellenicshippingnews.com, 9 Febbraio 2015)*

## INDUSTRIA

### **LA EVERGREEN SI AGGREGA AL GRUPPO DI ELITE DEI 18.000 TEU**

Il gruppo Evergreen ha completato i piani finalizzati al noleggio di una serie di 11 navi da 18.000 TEU realizzate dalla Shoei Kisen Kaisha, alla fine di settimane di congetture circa i suoi programmi relativi a nuove costruzioni.

L'ordinazione comprende le sei unità di quelle dimensioni annunciate dalla Evergreen Marine Corp e dalla sua controllata lo scorso dicembre.

Le consegne avverranno fra il 2018 ed il 2019.

*Lloyd's List* aveva rivelato a dicembre che la Evergreen si stava accingendo a scegliere la Shoei Kisen Kaisha, società gemella dei cantieri navali giapponesi Imabari Shipbuilding, quale propria controparte per la costruzione di 11 navi portacontainer molto grandi.

Voci di mercato avevano indicato che le navi avrebbero avuto una capacità nominale sino a 20.500 TEU.

Tuttavia, questa quantità può essere conseguita aggiungendo altre file alle pile di contenitori nella stiva ed in coperta di un modello standard da 18.000 TEU.

La società di classificazione DNV GL ha rivelato la settimana scorsa che le navi della Evergreen dovrebbero avere una capacità nominale di quasi 20.500 TEU mediante gli adeguamenti progettuali indicati pur conservando invariate le dimensioni di base rispetto ad una nave da 18.000 TEU.

La linea di navigazione taiwanese, una volta la numero uno al mondo, è adesso scesa fino al quinto posto in termini di capacità della flotta, essendo stata retrocessa di un posto in seguito alla recente fusione fra Hapag-Lloyd e CSAV.

La riluttanza del presidente del gruppo Chang Yung-fa a passare alle grandi navi è stata in gran parte responsabile della perdita della quota di mercato della Evergreen negli ultimi anni.

Ma la linea di navigazione non ha nascosto la sua conversione a U.

In occasione di un'intervista concessa a Containerisation International alla fine dell'anno scorso, il vice presidente vicario del gruppo Bronson Hsieh ha rivelato



che la Evergreen stava programmando di realizzare navi da 18.000 TEU, in linea con i piani dei partner di alleanza.

Il vettore con sede a Taipei ha dichiarato il 28 gennaio di avere deciso di rivolgersi alle navi da 18.000 TEU, “sulla base della domanda di mercato e dei requisiti di capacità per i servizi congiunti”.

La Evergreen fa parte dell'alleanza CKYHE delle linee di navigazione asiatiche.

Nessun altro membro del consorzio ha ordinato finora navi di quelle dimensioni.



“Gli attuali accordi di cooperazione nei servizi con i suoi partner di alleanza consentiranno alla Evergreen di utilizzare in modo efficiente la capacità e di acquisire i potenziali vantaggi economici rappresentati dalle navi più grandi” afferma la linea di navigazione.

### *Tecnologie avanzate*

Le navi saranno lunghe circa 400 metri e larghe circa 59 metri.

Il modello incorpora profili ottimizzati dello scafo e requisiti minimi di zavorra allo scopo di massimizzare la capacità di trasporto del carico.

“Alla luce della continua crescita della domanda nel mercato del trasporto marittimo, il gruppo Evergreen continua ad adottare le tecnologie più avanzate per il rinnovo della flotta” si legge nella dichiarazione.

Unitamente alla consegna delle proprie 30 navi del tipo L da 8.500 TEU – un programma iniziato a luglio del 2012 che dovrebbe essere completato quest’anno – la Evergreen ha già preso in consegna cinque navi da 8.800 TEU e 10 navi noleggiate da 13.800 TEU, oltre ad altre 10 unità noleggiate da 14.000 TEU in consegna nel periodo 2016/2017.

Con la consegna di queste 66 navi nella gamma dimensionale da media a molto grande, la Evergreen ha dichiarato di voler riconsegnare le navi noleggiate una volta giunte alla scadenza dei loro periodi di locazione.

I contratti di noleggio sono stati firmati dal presidente della Evergreen Marine Anchor Chang e dal presidente della Shoei Yukito Higaki.

La Evergreen adesso va ad aggiungersi ad un gruppo esclusivo ma in crescita di linee di navigazione dotate di navi da 18.000 TEU ed oltre.

La Maersk aveva aperto la strada con le sue navi Triple-E da 18.270 TEU e ci si aspetta che ordini abbastanza presto altre unità di capacità simile.

Il suo partner di alleanza Mediterranean Shipping Co ha recentemente preso in consegna la *MSC Oscar* da 19.224 TEU, che attualmente è la nave più grande in servizio, superando la *CSCL Globe* da 19.100 TEU della China Shipping.

La CMA CGM presto riceverà navi da 18.000 TEU che in origine erano state richieste da 16.000 TEU, mentre anche la United Arab Shipping Co ha ordinato navi di questa capacità.

Si pensa che la giapponese MOL sia assai prossima a siglare contratti per navi della classe da 20.000 TEU, anche queste costruite dalla Imabari, seguita dalla partner della G6 OOCL che attualmente è in trattative con i cantieri sud-coreani per un totale di 12 navi di capacità nominale pari a 20.000 TEU.

I broker stanno quotando prezzi di circa 170 milioni di dollari per queste unità.

*(da: lloydsloadinglist.com, 29 Gennaio 2015)*

## LEASING

### **NUOVO ACCORDO PORTA ALLA COSTITUZIONE DI UNO DEI MAGGIORI GRUPPI MONDIALI DI LEASING DI CONTENITORI**

“Alla via così” è il messaggio che è stato dato ai clienti alla luce della notizia che la Bohai Leasing ha acquisito la Cronos Limited, il gruppo di leasing di container marittimi con sede nelle Bermuda che essa intende alla fine integrare nella Seaco, divisione di leasing di contenitori della società cinese.

Nonostante l'accordo, la Cronos afferma che tutta la dirigenza attualmente in carica resterà al suo posto nel prossimo futuro.

Entrambe le parti ritengono che ci vorrà tempo per ottimizzare le forze e le sinergie delle due organizzazioni.

A questo fine, non ci saranno cambiamenti immediati che possano comportare conseguenze per le relazioni esterne al momento mantenute dalla Seaco e dalla Cronos e ravvisano che occorrerà prendere in attenta considerazione il processo di integrazione prima di procedere a qualsiasi cambiamento.

L'accordo significherà che il gruppo combinato possiederà e gestirà 2,179 milioni di TEU, cifra che rappresenta una delle maggiori flotte di contenitori del mondo.



La Bohai afferma che la società potrà disporre della flotta di leasing di contenitori più diversificata del settore e nel suo ampio portafoglio di equipaggiamento vi saranno flotte di unità sia refrigerate che speciali.

L'acquisizione era stata originariamente concordata a novembre quando la Global Sea Containers, una controllata della Bohai, aveva sottoscritto l'acquisizione dell'80% delle quote della Cronos Ltd.

Il valore complessivo del contratto, che comprende il rilevamento da parte della Bohai di 25,88 milioni di dollari del debito della società, è di circa 610 milioni di dollari ed è stato pagato in contanti.

Il denaro per l'accordo proviene da fondi gestiti dalla Kelso & Co e dal gruppo Transportation Capital.

La Bohai afferma di essere impegnata nella crescita mediante acquisizioni di qualità basate su attività che vanno ad integrarsi con le sue attuali attività e di essere felice di avere acquisito questa società do leasing di classe mondiale.

La Bohai Leasing, controllata dal gruppo HNA, è una società pubblica con sede in Cina quotata alla Borsa di Shenzhen.

Essa possiede e gestisce società di leasing ed investimenti in aeromobili, navi, contenitori, infrastrutture, proprietà commerciali, attrezzature sanitarie, automobili, apparecchiature di alto livello ed altre attività specializzate in noleggio e leasing.

*(da: handyshippingguide.com, 2 Febbraio 2015)*

## LOGISTICA

### LA GEFCO PROSPERA IN RUSSIA SOTTO LA NUOVA PROPRIETÀ

A due anni di distanza dalla vendita della propria quota del 75% dalla PSA Peugeot Citroën alle ferrovie statali russe RZD, lo spedizioniere Gefco afferma di stare prosperando nel paese della propria nuova società-madre malgrado gli attuali problemi economici e politici.

Secondo Luc Nadal, amministratore delegato della Gefco, la ditta ha aggiunto 50 nomi al proprio portafoglio clienti in Russia, ha ottenuto contratti mediante nuove sinergie per un valore complessivo di oltre 120 milioni di euro e, soprattutto, ha accelerato la propria espansione internazionale.

Parlando con la stampa francese, Nadal ha dichiarato: "L'integrazione finanziaria della Gefco nella RZD è stata rapida ed abbiamo costituito un gruppo di 50 dipendenti con sede a Mosca.

Grazie alla RZD le nostre attività si stanno sviluppando a livello commerciale".

Contattata da *Lloyd's Loading List.com* la Gefco ha confermato questi commenti.

"Da ora in avanti, avremo un accesso privilegiato alle ditte industriali russe.

Si tratta per lo più di aziende di medio-piccole dimensioni ma i grandi gruppi del paese stanno adesso iniziando ad affidare all'esterno il trasporto delle proprie merci".

Malgrado le difficoltà del mercato automobilistico – un settore chiave per la Gefco – la crisi economica e la scivolata del rublo, unitamente al contesto di tensione internazionale fra Russia ed Europa, Nadal ha espresso ottimismo circa il futuro a lungo termine del mercato russo della Gefco.



Nadal sottolinea che la Gefco si è posta l'obiettivo di incrementare il giro d'affari derivante dalle proprie attività in Russia e nell'ex Unione Sovietica dagli attuali 250 milioni di euro ad 1,2 miliardi di euro entro il 2020.

Riguardo allo stesso periodo, la Gefco punta ad un giro d'affari globale di 8 miliardi di euro.

Anche Christophe Poitrineau, direttore della Gefco per l'Asia, ha evidenziato il benefico effetto che la RZD sta ricevendo dalla ricerca da parte dello spedizioniere di nuove attività da aggiudicarsi.

"Il fatto di essere una controllata delle ferrovie russe ci ha aperto nuove possibilità" afferma, aggiungendo che importanti caricatori francesi come la Auchan (vendita al dettaglio), la Yves Rocher (cosmetica), la Schneider Electric (gestione energetica) e ditte tedesche come la Volkswagen "puntano seriamente al trasporto merci ferroviario per spedire le proprie merci sulla direttrice di traffico Europa-Russia-Cina" che la Gefco ha identificato quale importante tratta nel contesto della propria strategia di sviluppo internazionale.

*(da: lloydsloadinglist.com, 4 Febbraio 2015)*

## LEGISLAZIONE

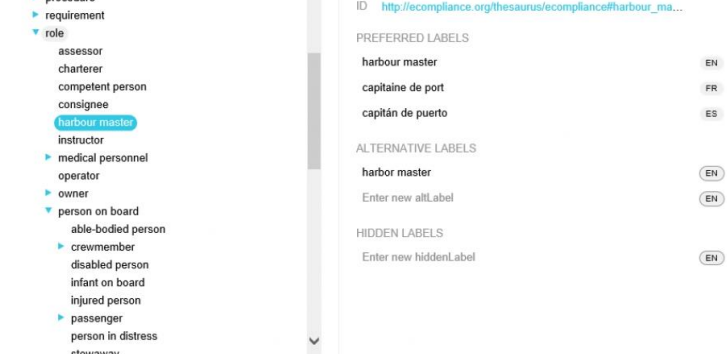
### DIZIONARIO DEI SINONIMI E DELL'ONTOLOGIA NELL'E-COMPLIANCE PER CONTROLLARE LE ONDE DELLA NORMATIVA EUROPEA

Come riferisce la Digital Ship di Londra, il progetto di ricerca e-Compliance ha annunciato l'arrivo del proprio dizionario marittimo dei sinonimi e dell'ontologia, destinato a contribuire alla stesura, alla formulazione ed alla comprensione della normativa marittima.

L'e-Compliance, finanziato in parte dall'Unione Europea, mira ad integrare la normativa europea prodotta da vari organismi utilizzando un dizionario dei sinonimi e dell'ontologia quale base per sviluppare tecnologie semantiche di ricerca, stesura ed annotazione della normativa marittima.

Il dizionario dei sinonimi contiene un gran numero di termini che vengono utilizzati di frequente nella normativa marittima, distinguendo fra "etichetta preferita" ed "etichetta alternativa" e perciò incoraggiando l'uso di termini ufficiali come "vessel" piuttosto che "boat".

Il dizionario ontologico invece funge come una struttura di dati al fine di modellare la realizzazione di regole marittime ed è finalizzato ad acquisire il significato delle leggi in modalità di supporto informatico.



Mentre in filosofia è conosciuta come una branca della metafisica, in tecnologia informatica l'ontologia rappresenta un modello di lavoro di entità ed interazioni nell'ambito di un particolare campo della conoscenza.

Così nella normativa marittima l'ontologia suddivide le regole in classi, poi etichetta l'argomento di riferimento, poniamo "petroliere", ed il contesto e le circostanze in cui le regole vengono applicate, ad esempio "in mare".

Poi si citano i requisiti di cui occorre essere dotati, ad esempio "AIS (sistema automatico di identificazione)".

Secondo l'e-Compliance, mediante tale struttura, la regola "le petroliere in mare debbono essere dotate di AIS" sarà inserita in un format per supporto informatico, che fornirà il software per una comprensione di base dei testi giuridici.

La tecnologia farà assegnamento sull'esistente sistema di arricchimento dei contenuti Luxid, realizzato dal partner di e-Compliance Temis e sarà configurata specificamente per il settore marittimo.

*(da: seanews.com.tr, 8 Febbraio 2015)*



## PROGRESSO E TECNOLOGIA

### NUOVI PRODOTTI DELLA KALMAR

La Kalmar ha lanciato un nuovo membro della famiglia di impilatori "Gloria" ed una nuova serie di carrelli elevatori pesanti.

Ci sono inoltre novità sul fronte dei suoi trattori da piazzale.

La Kalmar, che fa parte della Cargotec, ha annunciato il lancio di un nuovo impilatore Gloria specificamente progettato per la movimentazione di contenitori vuoti ed a mezzo carico.

Il DRG100, in grado di movimentare tutti i tipi di contenitori, flat rack e carichi singoli sino a 10 tonnellate, è l'ultima aggiunta alla gamma dei Gloria.

Disponibile in due modelli, il DRG100-S6 che impila 6 contenitori nella prima fila ed il DRG100-S8 che ha la capacità di impilarne 8 nella seconda fila, un'opzione, questa, che a detta della Kalmar è l'unica attualmente offerta sul mercato.

Stefan Johanson, direttore vendite e marketing impilatori della Kalmar,



afferma: "In seguito alla popolarità riscossa dai Gloria, era strategicamente importante per la Kalmar sviluppare un nuovo impilatore specificamente destinato alla movimentazione di contenitori vuoti ed a mezzo carico.

Poiché i clienti adesso domandano una maggiore produttività e versatilità alle loro attrezzature, mirando nel contempo alle modalità per ridurre in modo

significativo i costi della proprietà, è questo il momento davvero giusto per introdurre questo macchinario.

Pertanto, siamo contenti che il DRG100 vada ad aggiungere un'altra dimensione alla movimentazioni dei contenitori vuoti.

I contenitori possono adesso essere trasportati per tutta la larghezza operativa, girati di 45 gradi o di 90 gradi in lunghezza, rendendo possibile la consegna "finale" presso i laboratori, i magazzini portuali od altri spazi confinati".

La Kalmar ha inoltre lanciato la sua nuova serie "G" di carrelli elevatori pesanti, i DCG180-330, nel settore di capacità delle 18-33 tonnellate.

La Kalmar afferma di avere progettato questa macchina partendo da zero, utilizzando i commenti della clientela quale parte integrante del processo di sviluppo.

Le macchine sono caratterizzate dalla nuova cabina EGO e dalla disponibilità di controlli di assetto triplici fra cui la modalità economica.

Infine, la Kalmar ha annunciato ordinazioni per complessive 512 unità di trattori terminalistici Kalmar Ottawa T2 in Nord America.

Le ordinazioni sono state ricevute nel corso dell'incontro annuale dei rivenditori nordamericani organizzato a Bonita Springs, in Florida, dal 28 al 30 gennaio ed il loro valore totale è prossimo ai 40 milioni di euro.

Il modello T2 è stato introdotto nel mercato nordamericano a febbraio del 2014.

Esso è stato sviluppato in stretta cooperazione con i rivenditori ed i loro clienti, col risultato di ottenere prestazioni, produttività e funzionalità superiori.

Il T2 ha conseguito un ampio successo nella regione sin dalla sua introduzione.

Dan Petterson, vice presidente anziano della divisione Equipaggiamento Mobile della Kalmar, afferma: "L'evento Tent Sale, in cui i rivenditori hanno avuto l'opportunità di acquistare camion per le proprie scorte, i propri parchi-mezzi per il noleggio ed in previsione delle scelte dei clienti, ha ingenerato l'impressionante numero di 425 ordinazioni nel 2014 e nel 2015 ha del tutto superato le aspettative di tutti quanti con ordinazioni complessive per 512 unità.

Questo totale da record nelle vendite è stato il risultato della fiducia dei rivenditori nel trattore Kalmar Ottawa T2 e nelle prospettive economiche per il 2015".

Le unità saranno consegnate ai rivenditori di tutto il contesto NAFTA nel corso del 2015.

*(da: worldcargonews.com, 4 Febbraio 2015)*

## STUDI E RICERCHE

### **LA COMMISSIONE EUROPEA IDENTIFICA LE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI E LE ESIGENZE D'INVESTIMENTO PER LA RETE TRANS-EUROPEA DI TRASPORTO FINO AL 2030**

La Commissione Europea ha pubblicato nove studi relativi allo stato di avanzamento ed alle necessità di sviluppo dei corridoi della primaria rete TEN-T (Rete Trans-Europea di Trasporto).

I suddetti studi hanno identificato le esigenze di sviluppo delle infrastrutture che rappresentano approssimativamente 700 miliardi di euro di investimenti finanziari fino al 2030.

Essi sottolineano l'importanza di ottimizzare l'uso delle infrastrutture lungo i corridoi, in particolare mediante sistemi di trasporto intelligenti, una gestione efficiente e la promozione di soluzioni di trasporto pulite orientate al futuro.

Si tratta della prima volta che decine di migliaia di chilometri di ferrovie, strade, idrovie interne, porti, aeroporti ed altri terminal di trasporto sono stati studiati in modo così esauriente e con una metodologia comune.

Violeta Bulc, commissario ai trasporti dell'Unione Europea, afferma: "Dobbiamo intensificare i nostri sforzi per far sì che la rete di nucleo possa essere pienamente operativa entro il 2030, allo scopo di assicurare flussi di trasporto ininterrotti per i passeggeri e le merci in tutta l'Unione Europea.

Adesso è il momento di investire nei progetti TEN-T e di massimizzare i vantaggi della struttura "Collegare l'Europa" ed il Piano di Investimento da 315 miliardi di euro della Commissione.

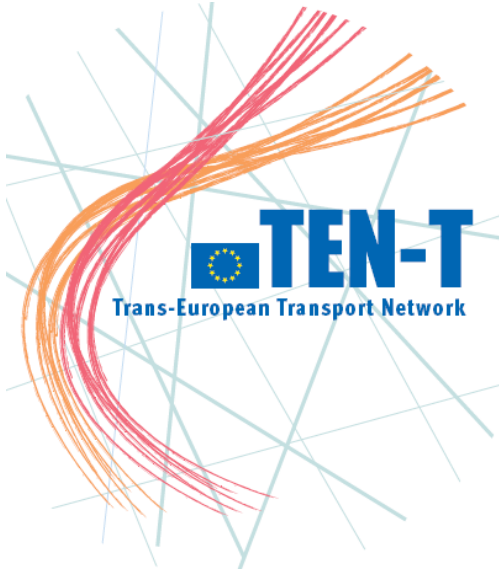
In definitiva, la Rete Trans-Europea di Trasporto è decisiva per far sì che l'Unione si impegni a conseguire più crescita, più lavoro e più competitività.

Poiché l'Europa sta lentamente uscendo dalla crisi economica, abbiamo bisogno di una Unione collegata e senza barriere affinché il nostro mercato unico possa prosperare".

In ordine a ciascun corridoio di trasporto trans-europeo, che è guidato da un Coordinatore Europeo, un gruppo di esperti ha intrapreso uno studio esauriente.

Essi hanno analizzato l'attuale stato delle infrastrutture, localizzato i problemi che ostacolano la fluidità dei traffici per i passeggeri e le merci e, infine, hanno identificato le azioni da intraprendere da qui al 2030.

I risultati di questi studi sono disponibili presso la Direzione Mobilità e Trasporti della Commissione Europea.



Essi comprendono le liste preliminari di progetti che mirano al completamento dei collegamenti transfrontalieri e degli altri mancanti, alla rimozione dei colli di bottiglia, alla interconnessione delle modalità di trasporto ed al miglioramento della interoperabilità, in particolare per quanto riguarda i traffici ferroviari.

#### *I prossimi passi*

I risultati degli studi citati saranno presi in considerazione quando si dovrà decidere l'assegnazione dei fondi dell'Unione Europea per il periodo 2014-2020 ai sensi della struttura "Collegare l'Europa".

In particolare, "la selezione dei progetti" risultante dagli studi sui corridoi costituisce una fonte importante per il Piano Europeo di Investimento da 315 miliardi di euro che è stato pubblicato dalla Commissione a novembre del 2014.

In tale contesto, la Commissione ha altresì incaricato l'ex vice presidente della Commissione Europea Henning Christophersen, così come i coordinatori europei Kurt Bodewig e Carlo Secchi, di identificare i concreti progetti TEN-T che siano idonei a contribuire al nuovo piano di investimenti.

Essi hanno pubblicato una relazione intermedia e presentato il proprio approccio ai ministri dei trasporti dell'Unione Europea in occasione del Consiglio dei Trasporti del 3 dicembre 2014.

Nella primavera di quest'anno, ciascun coordinatore per il rispettivo corridoio presenterà un piano di lavoro al Parlamento, al Consiglio ed alla Commissione europei.

Questi piani di lavoro guideranno il futuro sviluppo dei corridoi.

Essi saranno realizzati sulla base degli studi pubblicati il 15 gennaio e saranno soggetti ad approvazione da parte degli stati membri direttamente coinvolti.

Il gruppo Christophersen – Bodewig – Secchi presenterà la propria relazione definitiva sempre nella prossima primavera.

*Lo sfondo*

La rete di nucleo conletterà:

- 94 importanti porti europei tramite collegamenti ferroviari e stradali;
- 38 aeroporti chiave con collegamenti ferroviari alle maggiori città;
- 15.000 chilometri di linee ferroviarie migliorate ad alta velocità;
- 35 progetti transfrontalieri per ridurre i colli di bottiglia.

Ciò costituirà la linfa vitale del mercato unico, consentendo un vero libero flusso di merci e persone in tutta l'Unione Europea.

*(da: [eurift.eu/europa.eu](http://eurift.eu/europa.eu), 15 Gennaio 2015)*

**IN CALENDARIO**

- **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.