



notiziario  
newsletter  
bulletin  
mitteilungen  
noticiero

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

**ANNO XXXII**  
**Numero del 31 Ottobre 2014**

**PORTI**

GLI SCALI MARITTIMI DEL RENO FANNO REGISTRARE UN INCREMENTO  
DELLE MERCI GENERALI ..... Pag. 3

**TRASPORTO MARITTIMO**

SECONDO LA DREWRY I VOLUMI MONDIALI DI TRASPORTO MARITTIMO DI CONTENITORI  
DOVREBBERO CRESCERE DEL 5,5% NEL 2015 ..... " 5

**TRASPORTO FERROVIARIO**

IL TUNNEL DEL GOTTARDO PROCEDE VERSO IL COMPLETAMENTO..... " 7

**TRASPORTO STRADALE**

GLI AUTOTRASPORTATORI FRANCESI FESTEGGIANO  
LA RITIRATA DEL GOVERNO RISPETTO ALL'ECOTASSA ..... " 12

**TRASPORTO INTERMODALE**

PER EUROSTAT IL TRASPORTO MERCI INTERMODALE È AD UN PUNTO MORTO ..... " 14

**LEASING**

BANCA D'INVESTIMENTI DEL REGNO UNITO LANCIA UN PRODOTTO FINANZIARIO  
PER ESPORARE LE OPPORTUNITÀ DI LEASING DEI CONTENITORI ..... " 17

**LOGISTICA**

IL SETTORE DELLA LOGISTICA CHIEDE MENO BUROCRAZIA AL PARLAMENTO EUROPEO " 20

**LEGISLAZIONE**

CONTROLLO DI QUALITÀ DEI BUNKER: L'IMO FA UN PASSO NELLA DIREZIONE GIUSTA ..... " 22

**PROGRESSO E TECNOLOGIA**

L'IMO RICONOSCE UNA NOTEVOLE CARENZA DI TECNOLOGIA  
NEL TRATTAMENTO DELLE ACQUE DI ZAVORRA ..... " 24

**STUDI E RICERCHE**

I TRAFFICI CONTAINERIZZATI RAGGIUNGERANNO IL MILIARDO DI TEU NEL 2020 ..... Pag. 26

**IN CALENDARIO** ..... " 28

**31 Ottobre 2014**

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

## PORTI

### GLI SCALI MARITTIMI DEL RENO FANNO REGISTRARE UN INCREMENTO DELLE MERCI GENERALI

Rotterdam ed Anversa hanno pubblicato le cifre inerenti ai primi nove mesi dell'anno.

I traffici containerizzati a Rotterdam sono aumentati in termini unitari del 4,2% per 9,2 milioni di TEU ed in termini di tonnellaggio del 3,9% per 95,76 milioni di tonnellate nel periodo 1°-3° trimestre 2014, malgrado la congestione nel Maasvlakte questa estate, in conseguenza della quale un certo numero di navi è stato dirottato su Anversa.

Nel corso dei primi due mesi dell'anno, la produzione relativa ai container è rimasta indietro.

Da marzo alla fine di settembre, tuttavia, i risultati in questione sono stati in media più alti del 6% rispetto allo scorso anno.

La parziale ripresa economica costituisce la ragione principale di queste cifre positive, dichiara la HbR (Autorità Portuale di Rotterdam).



C'è stato un leggero calo nella lavorazione dei carichi dall'Estremo Oriente nel terzo trimestre, in parte dovuto al dirottamento delle navi alla volta di Anversa, mentre i carichi da e per il Nord e Sud America si sono incrementati.

Nel 2013, Rotterdam ha perso carichi di raccordo destinati al Baltico a favore di Amburgo.

Tali carichi adesso sono per lo più tornati a Rotterdam, continua la HbR, a causa della congestione ad Amburgo e poiché le compagnie di navigazione stanno dirottando i carichi a Rotterdam in vista dell'apertura dei terminal del Maasvlakte II.

La forte economia britannica è in gran parte responsabile della crescita dei traffici di cabotaggio marittimo a corto raggio.

I traffici ro-ro sono aumentati di quasi l'8% per 14,94 milioni di tonnellate, grazie alla ripresa dell'economia britannica.

Gli altri carichi misti, un settore in cui il porto si dà parecchio da fare perché



procura valore aggiunto relativamente alto, sono aumentati davvero molto (+31%), in parte a causa del fatto che più acciaio è passato attraverso il porto e più carichi per l'industria offshore sono stati movimentati.

I volumi containerizzati di Anversa nel periodo 1°-3° trimestre 2014 sono aumentati del 6% per quanto attiene il tonnellaggio per 81,13 milioni di tonnellate ed in termini unitari

del 5% per 6,72 milioni di TEU.

La merce convenzionale unitizzata non in container, d'altro canto, è diminuita del 3,2% per 7,4 milioni di tonnellate, sebbene ci sia stata qualche novità positiva: le importazioni di acciaio sono state in forte aumento nel corso dell'ultimo trimestre, di modo che il totale relativo agli ultimi nove mesi appare "cautamente ottimistico", in aumento del 4,6% per 4,87 milioni di tonnellate.

Le importazioni convenzionali di frutta sono calate del 15,4% per 795.044 tonnellate.

Il porto sottolinea come Anversa non stia perdendo traffici in questo segmento, ma come ci sia un mutamento dei metodi di trasporto, dato che sempre più frutta viene trasportata in contenitori.

I volumi ro-ro sono diminuiti lievemente nel corso degli ultimi nove mesi per 3,38 milioni di tonnellate, in calo dello 0,8% rispetto ai primi nove mesi del 2013.

Il numero delle auto movimentate è diminuito del 5,7% per 914.051 unità.

*(da: worldcargonews.com, 25 Ottobre 2014)*

## TRASPORTO MARITTIMO

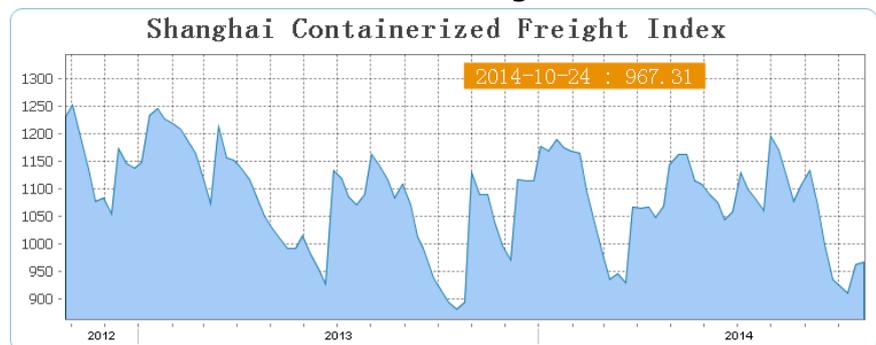
### SECONDO LA DREWRY I VOLUMI MONDIALI DI TRASPORTO MARITTIMO DI CONTENITORI DOVREBBERO CRESCERE DEL 5,5% NEL 2015

Si prevede che nel 2015 i volumi di trasporto marittimo di contenitori crescano del 5,5% da un anno all'altro lungo le principali direttrici di traffico e la Drewry Maritime Research lo descrive come un anno "relativamente positivo" nella sua *Outlook for Container Shipping*.

La Drewry, peraltro, si aspetta che la direttrice di traffico Asia-Nord Europa cresca solamente del 3,5% sulla scorta di una minore domanda da parte dei consumatori.

Decisiva per l'equazione domanda-offerta sarà la consegna delle nuove ULCV (portacontainer ultra-grandi), dal momento che 53 di queste unità sono in consegna per l'anno prossimo.

Come riferisce la Loadstar di Londra, secondo il responsabile delle ricerche sui container della Drewry Neil Dekker per il 2016 è in programma l'aggiunta di ulteriori 45 unità alla flotta mondiale.



Dekker afferma che a quanto pare non c'è stato alcun calo per quanto riguarda il desiderio di ordinazioni di nuove portacontainer, date le nuove ordinazioni per un valore di 15,5 miliardi di dollari nel 2013 e 10 miliardi di dollari quest'anno.

Questo soldi vengono spesi per lo più in nuove navi da 13.000 TEU ed oltre.

È probabile che le linee di navigazione esercitino una "grossa spinta" per gli incrementi tariffari generali dall'Asia all'Europa a novembre, in particolare, dal momento che le partenze vengono sospese nel corso della fiacca stagione invernale.

I vettori stanno disperatamente cercando di porre fine al declino delle tariffe.

In attesa del mucchio di incrementi tariffari generali annunciati per i primi di novembre, lo SCFI (Shanghai Containerised Freight Index) per le tariffe a pronti dall'Asia al Nord Europa è diminuito di 8 dollari il 24 ottobre sino alla cifra non economica di 697 dollari per TEU.

La Drewry prevede che le tariffe medie diminuiranno dal tre al quattro per cento a livello mondiale l'anno prossimo, di modo che i vettori avranno bisogno di lavorare ancora più sodo per ridurre i costi unitari.

Dekker stima che i vettori realizzeranno cumulativamente 5 miliardi di dollari di profitti netti quest'anno, la maggior parte dei quali saranno guadagnati dalla Maersk e da altre linee containerizzate di primo piano, mentre la maggior parte dei primi 20 vettori mondiali finiranno ancora l'anno in rosso.

Nel contempo, i traffici transpacifici sono stati pesantemente influenzati quest'anno dal protrarsi delle trattative relative ai contratti di lavoro sulla costa occidentale degli Stati Uniti, in seguito alla scadenza del precedente contratto standard il 1° luglio.

Questo ha costretto gli inquieti dettaglianti a spedire le merci all'inizio di quest'anno nel caso che arrivassero uno sciopero od un serrata a rovinare i traffici inerenti alle vacanze.

A detta di Philip Damas, responsabile della consulenza nella filiera distributiva alla Drewry, gli spedizionieri hanno conseguito quote di mercato dalle linee di navigazione in ragione principalmente della potenza dei propri volumi quando trattano con i vettori.

Damas ha spiegato che i piccoli caricatori hanno ammesso di non essere nella migliore posizione per trarre vantaggio dal mercato, sebbene le tariffe non siano la sola ragione per un incremento delle attività per gli spedizionieri dal momento che essi stanno altresì offrendo servizi a valore aggiunto ai caricatori.

*(da: seanews.com.tr, 28 Ottobre 2014)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### IL TUNNEL DEL GOTTARDO PROCEDE VERSO IL COMPLETAMENTO

Quando l'11 dicembre 2016 verrà aperto a pieno regime per le operazioni commerciali con servizi ferroviari programmati, il tunnel di base a doppia canna del Gottardo di 57 km sarà la galleria ferroviaria più lunga del mondo.

L'inaugurazione ufficiale del tunnel avrà luogo sei mesi prima, il 2 giugno 2016, facendo seguito al passaggio di consegne formale alla SBB (Ferrovie Federali Svizzere) dalla sua consociata al 100% ATG (Alptransit Gotthard), l'ente incaricato della costruzione e della messa in servizio del tunnel.

Un programma semestrale di collaudo pilota è stato recentemente espletato sulla prima sezione ad essere ultimata completamente al capo meridionale della canna occidentale fra il portale meridionale di Bodio e la stazione multifunzionale di Faido.

Complessivamente 650 corse concluse a giugno hanno avuto luogo durante i 78 giorni di collaudi a velocità sino a 220 km/h utilizzando il materiale rotabile ed il personale della SBB.

I risultati dei test sono adesso in corso di valutazione da parte della SBB e della ATG, e, sebbene qualsiasi aspetto possibile sia sotto esame, particolare attenzione viene posta sull'interfaccia fra i vari sistemi del tunnel: binari, alimentazione, controllo del tunnel, comunicazioni e sistemi di sicurezza ed incolumità.

Anche se la linea del traguardo è ora in vista, la strada per raggiungere questo stadio è stata lunga.

L'avvio della costruzione del tunnel di base del Gottardo risale al 1996, con inizio dei lavori ad entrambi i capi – Erstfeld e Bodio – e tre siti intermedi fra cui il punto approssimativo di mezza via nei pressi di Sedrun, dove sono stati costruiti due camini verticali di 800 metri allo scopo di consentire l'accesso.

L'assai ambizioso progetto è una parte importante della politica di dirottamento modale della Svizzera finalizzata a trasferire quante più merci in transito possibili dalla strada alla rotaia in vista dei rapidi incrementi di volumi previsti sul corridoio Genova-Rotterdam.

Il Gottardo sarà utilizzato anche da treni passeggeri ad alta velocità, riducendo i tempi di viaggio da Zurigo a Milano di circa un'ora per un tragitto complessivo di meno di tre ore.

La SBB ha ordinato 29 EMU transalpini alla Stadler al fine di effettuare le operazioni relative a tali servizi.



Il tunnel, che fa parte del NRLA (Nuovo Collegamento Ferroviario attraverso le Alpi) che assicurerà collegamenti nord-sud più rapidi attraverso le montagne, costerà circa 9,8 miliardi di franchi svizzeri secondo le stime attuali ed è finanziato principalmente mediante imposte sul traffico dei veicoli pesanti e sugli oli minerali.

Circa l'80% degli scavi in galleria sono stati espletati da macchine di scavo di 9 metri di diametro, sebbene alcune sezioni siano state scavate mediante operazioni di trivellazione e brillamento convenzionali a causa delle difficili condizioni delle roccia.

Trattandosi del tunnel scavato più in profondità di tutto il mondo, con uno strato di roccia superiore sino a 2.300 metri, è stata messa in opera una speciale tecnica di rinforzo che si serve di aste d'acciaio multiple per contrastare la deformazione.

La svolta finale inerente alla galleria orientale era avvenuta ad ottobre del 2010 con una deviazione di soli 8 cm in verticale ed 1 cm in orizzontale.

Tuttavia, c'era ancora tanta strada da fare.

Una volta uscite le squadre di costruzione, sono entrati i gruppi di addetti all'installazione, in questo caso il consorzio Transtec Gotthard che a maggio del 2007 si è assicurato un contratto da 1,7 miliardi di franchi svizzeri per equipaggiare la galleria.

Il consorzio comprende la Alpig, capofila del contratto, unitamente ad Alcatel-Lucent/Thales Railway Signalling Solutions, Balfour Beatty Rail e Renaissance Construction.

Alla fine di agosto, le sue squadre di tecnici avevano completato l'84% dei lavori relativi alle infrastrutture.

Infatti la maggior parte dei binari è ora al suo posto in seguito ad un esercizio durato otto anni estremamente complicato comprendente la pianificazione, la logistica, le installazioni provvisorie, la posa dei binari (per lo più armamento senza massiciata) e la posa dei cavi per l'alimentazione da 50 Hz per uso generale, nonché l'installazione di un sistema da 15 kV e 16,7 Hz per la fornitura di trazione, le comunicazioni e la segnalazione ed i sistemi per l'incolumità e la sicurezza.



Secondo l'amministratore delegato della Alpiq Marco Hirzel il piano dettagliato di azione comprende più di 18.000 procedure, cifra che è ancora in aumento.

Peraltro, con l'accesso per il trasporto, i lavoratori ed i materiali possibile solo a ciascun capo del tunnel, e con 250 persone al lavoro presso sei siti simultaneamente, la costruzione del tunnel ha presentato un certo numero di sfide logistiche, non da ultimo la manutenzione dell'alimentazione e delle linee di comunicazione attraverso gli oltre 114 km del tunnel.

Anche il collega di Hirzel Roland Herlig, amministratore delegato della ABAG (Alpiq Burkhalter Technik) è consapevole delle difficoltà.

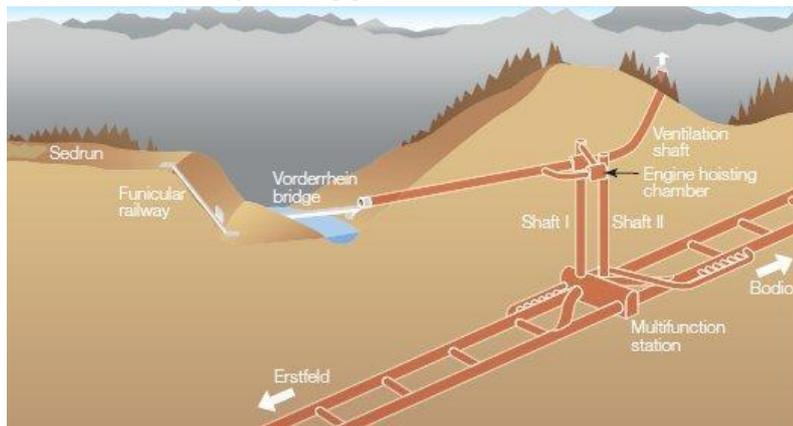
La ABAG è responsabile delle installazioni elettriche, fra cui quelle inerenti la ventilazione e l'illuminazione che, a detta di Herlig, costituiscono la prima priorità di qualsiasi progetto riguardante un tunnel.

"È essenziale farlo bene ed al più presto dato che le temperature in galleria possono salire fino a 40° con una umidità del 90%, rendendo le condizioni di lavoro nel migliore di casi scomode e potenzialmente pericolose" afferma Herlig.

La ABAG si è fatta un'esperienza di lavoro nelle installazioni elettriche in occasione della costruzione del tunnel di base del Lötschberg e possiede due carri specificamente progettati per la posa dei cavi, in grado di trasportare sino a 30 tonnellate di materiale alla velocità massima di 40km/h.

La ABAG è anche responsabile dell'equipaggiamento dei collegamenti trasversali, vale a dire le uscite di emergenza situate ogni 320 metri che consentono ai passeggeri di rifugiarsi nel tunnel parallelo in caso di emergenza.

Ci sono 178 passaggi trasversali, che sono attrezzati con porte a prova di



calore elevato a ciascun capo, e la ABAG sta installando inoltre un'illuminazione di emergenza, supportata da un sistema di alimentazione di emergenza.

Per i casi di evacuazione di emergenza, sono state costruite speciali stazioni a Faido e Sedrun che

dispongono di infrastrutture per le emergenze e di attraversamento dei binari in entrambe le direzioni.

I collegamenti trasversali sono anche i luoghi in cui sono stati collocate cabine di controllo a margine, con cabine gialle che ospitano attrezzature di alimentazione, cabine blu per le telecomunicazioni e cabine grigie per i sistemi di incolumità e sicurezza, fra cui l'equipaggiamento a margine per l'ECTS Livello 2, il solo sistema di segnalazione, controllo e protezione dei convogli installato nel tunnel.

L'alimentazione per le operazioni dei treni e l'installazione della linea aerea di contatto viene diretta dalla ARGE 16.7Hz, un'associazione fra la Balfour Beatty Rail e la Kummler+Matter.

La ARGE, inoltre, dispone di tre veicoli semoventi di speciale progettazione atti all'installazione ed il dirigente del progetto Martin Kuhn afferma che la principale difficoltà è consistita nell'adattare tutte le attrezzature sul treno lasciando peraltro spazio ad un adeguato margine di sicurezza.

Il risultato è stato un sistema di linea aerea di contatto doppia molto compatto e adatto alle operazioni ad alta velocità e ad alta alimentazione che è stato progettato ed in seguito collaudato con successo a velocità di oltre 200 km/h.

### *Linea aerea di contatto*

Alla domanda relativa a perché la SBB non abbia impiegato nel tunnel del Gottardo lo stesso sistema di linea aerea di contatto sopraelevato che aveva utilizzato nel tunnel di Weinberg e presso la stazione Löwenstrasse nel nuovo collegamento di attraversamento della città di Zurigo, Kuhn ha dichiarato che questa tecnologia non era ancora abbastanza avanzata nel momento in cui erano state individuate le specifiche per il Gottardo.

In questo sistema, la rotaia conduttrice superiore consiste in un profilato d'alluminio con il filo di rame della catenaria bloccato all'interno, il quale fornisce lo stesso quantitativo di alimentazione di un'installazione standard ma comporta risparmi per

quanto riguardo lo spazio d'installazione richiesto, riducendo il diametro del tunnel ed abbassando notevolmente i costi.

Per il progetto del Gottardo, tuttavia, l'intenzione era quella di utilizzare solamente tecnologia provata e collaudata e c'era un termine di scadenza per decidere.

La SBB sta attualmente preparandosi ad ottenere una licenza operativa dall'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero per la linea in questione e prevede che le operazioni di collaudo possano iniziare il 27 maggio 2016.

Oltre ad acquisire nuovo materiale rotabile, la SBB sta predisponendo un sistema per le operazioni, gli interventi e la manutenzione e sta addestrando circa 2.900 dipendenti ai fini dell'uso sia del tunnel del Gottardo che di quello di 15 km del Ceneri verso sud, che è in corso di costruzione e che dovrebbe essere inaugurato nel 2019.

“La logistica dell'equipaggiamento del tunnel è estremamente complessa, ma la manutenzione è proprio complicata” afferma Peter Jedelhauser, dirigente della SBB incaricato del progetto relativo all'asse nord-sud del Gottardo.

A queste considerazioni va aggiunta la necessità di migliorare le linee di accesso verso il nord ed il sud allo scopo di realizzare un corridoio e di adattare le stazioni a convogli lunghi 750 metri, facendo sì inoltre che tutti i treni vengano attrezzati con l'ECTS Livello 2.

Quanto al controllo delle operazioni dei treni passeggeri ad alta velocità, regionali e merci in ciascuna direzione, la SBB ha sviluppato un nuovo sistema progettato per massimizzare i flussi di traffico e minimizzare i ritardi.

Esso utilizza tre binari di sorpasso per tre convogli a ciascun capo del tunnel.

Pertanto, passeranno attraverso il tunnel sei treni merci all'ora viaggiando a 100 km/h con una breve attesa all'imbocco del tunnel, consentendo ai treni passeggeri di effettuare operazioni a 200 km/h lungo il tunnel senza fermarsi, massimizzando così l'uso della galleria del Gottardo e dando alla ferrovia un vero vantaggio sulle modalità concorrenti.

*(da: railjournal.com, 10 Ottobre 2014)*

## TRASPORTO STRADALE

### GLI AUTOTRASPORTATORI FRANCESI FESTEGGIANO LA RITIRATA DEL GOVERNO RISPETTO ALL'ECOTASSA

I tentativi del governo francese di imporre una tassa di transito sui veicoli pesanti per il trasporto merci sono allo sbando dopo la sospensione a tempo indeterminato adottata nella prima settimana di ottobre dell'introduzione della propria "ecotassa".

L'ecotassa doveva essere applicata a tutti i veicoli di autotrasporto merci al di sopra delle 3,5 tonnellate che utilizzano i 15.000 km della rete stradale nazionale francese (le strade "N").

Gli utenti delle autostrade – sia camion che automobili – già versano oneri attraverso il sistema del pedaggio; tuttavia, l'ecotassa è stata ipotizzata da quando venne concepita sin dal 2008 nel contesto di un'inchiesta nazionale in ordine alle future politiche ambientali.

Dopo ritardi dovuti a varie "questioni tecniche", l'introduzione dell'ecotassa era stata programmata per il 1° gennaio di quest'anno.

Peraltro, lo scorso ottobre il primo ministro Jean-Marc Ayrault aveva ulteriormente dilazionato la sua introduzione in seguito alle violente proteste – specialmente in Bretagna – degli autotrasportatori, i cosiddetti bonnet rouges.

In quel momento, Ayrault aveva messo in rilievo il fatto che il programma non era stato abbandonato ma che "occorreva tempo per apportarvi delle correzioni".



Nelle ultime settimane le federazioni dell'autotrasporto hanno organizzato altre proteste contro la tassa, con minacce di blocchi sulle principali arterie.

Il 9 ottobre una riunione dal clima teso con i ministri del governo si è conclusa con l'annuncio dal parte del ministro per l'ambiente Ségolène Royal che l'ecotassa sarebbe stata sospesa a tempo indeterminato.

La maggior parte degli osservatori ritiene che l'iniziativa l'abbia affossata del tutto e non sorprende che il settore dei trasporti sia soddisfatta del risultato.

"Abbiamo conseguito un importante passo avanti" ha dichiarato ai media francesi Nicolas Paulissen delegato generale della FNTR (Fédération Nationale des Transports Routier).

Aline Mesples, presidente della OTRE, la federazione degli autotrasportatori che ha sostenuto l'azione diretta contro l'ecotassa, ha commentato: "Si potrebbe dire che abbiamo vinto, perché abbiamo finalmente parlato faccia a faccia con i ministri che hanno compreso l'importanza di tale questione".

I "verdi" francesi, tuttavia, sono inorriditi di fronte a qualcosa che essi considerano come una capitolazione del governo socialista del presidente François Hollande.

La EELV, il principale partito verde in Francia, ha dichiarato che l'attuale ed i precedenti governi avevano già fatto diverse concessioni al settore dell'autotrasporto in relazione a tasse ed altri costi nel periodo precedente all'ecotassa. "Niente giustifica questa vittoria per i lobbisti della strada" afferma.

La stroncatura della tassa rappresenta altresì un arretramento per un ministro francese delle finanze alla disperata ricerca di un tappo per l'enorme buco delle finanze pubbliche.

Essa avrebbe generato proventi annui per 1,2 miliardi di euro, 240 milioni dei quali sarebbero stati versati alla Ecomouv, l'associazione pubblico-privata incaricata dell'installazione della tecnologia e della raccolta della tassa.

Peggio ancora, i media francesi nel corso del week-end hanno ipotizzato che adesso la Ecomouv potrebbe reclamare sino ad 1,5 miliardi a titolo di compensazione, dato che la sospensione "a tempo indeterminato" molto probabilmente significa che il progetto non riuscirà a decollare; ci sono inoltre più ampie implicazioni per la politica dei trasporti dell'Unione Europea.

Gli ultimi dati di Eurostat pubblicati il 1° ottobre mostrano (v. articolo successivo) come il trasporto stradale costituisca ancora poco meno del 75% del trasporto merci terrestri (misurato in miliardi di tonnellate/km), una cifra che non cambia da quasi 10 anni malgrado le numerose iniziative dell'Unione Europea finalizzate a promuovere il dirottamento modale.

*(da: theloadstar.co.uk, 14 Ottobre 2014)*

## TRASPORTO INTERMODALE

### PER EUROSTAT IL TRASPORTO MERCI INTERMODALE È AD UN PUNTO MORTO

Secondo gli ultimi dati di Eurostat sul trasporto merci, le iniziative finalizzate ad una migliore integrazione e riqualificazione dei collegamenti fra strada, rotaia ed idrovie non sono riuscite a conseguire alcun risultato significativo.

Nel 2012, il 74,5% delle merci ha viaggiato su strada nell'Europa dei 28, un livello che "è rimasto immutato dal 2007" secondo un rapporto pubblicato il 1° ottobre.

Anche le quote della ferrovia (18,6%) e delle idrovie interne (6,9%) del trasporto merci sono cambiate a malapena nel corso di questo periodo.

Il trasporto merci su strada ha potuto vantare una quota di oltre il 90% a Cipro, a Malta, in Irlanda, in Grecia ed in Spagna, mentre la ferrovia domina negli stati baltici.

Dieci stati membri europei, fra cui Malta e Portogallo, non utilizzano o non hanno idrovie interne.

Nell'ambito di UE28, la Romania sembra aver conseguito il migliore equilibrio fra le varie modalità di trasporto, dato che strade, ferrovie ed idrovie interne rappresentano ciascuna circa un terzo del trasporto merci.



I dati suggeriscono che gli sforzi di lunga data dell'Unione Europea per migliorare l'intermodalità, ovvero l'uso di "almeno due diverse modalità di trasporto in modo integrato" hanno conseguito pochi risultati.

Nel 2001 e nel 2011 la Commissione Europea aveva pubblicato libri bianchi finalizzati al taglio delle emissioni derivanti dai trasporti, grazie, in parte, al dirottamento dalla strada alla ferrovia ed alle idrovie interne.

Nel corso degli anni, l'Unione Europea tuttavia ha inviato segnali di varia natura in ordine alla propria determinazione di supportare modalità di trasporto maggiormente eco-compatibili.

Nel 2011, i ministri dei trasporti hanno rinunciato all'ambizione di ridurre le emissioni dei trasporti del 60% entro il 2050, obiettivo che era stato stabilito dalla Commissione Europea.

Nello stesso tempo, l'Unione Europea ha lanciato una varietà di programmi di finanziamento come il Marco Polo e la CEF (Connecting Europe Facility) al fine di agevolare l'adozione di un trasporto più pulito.

### *Un trio di soluzioni*

Parlando a nome della CER, la comunità delle imprese e delle infrastrutture ferroviarie europee, il direttore esecutivo Libor Lochman ha dichiarato di non essere sorpreso dalla mancanza di progressi.

Gli investimenti in infrastrutture, compresi la manutenzione ed i miglioramenti nonché la realizzazione dell'ultimo miglio" fra reti ferroviarie e clienti della merce (fabbriche ecc.) e dei terminal intermodali sono insufficienti.

Ad esempio, la qualità di alcuni binari in Europa Orientale è scarsa, mentre i binari che assicurano un trasporto puntuale ed affidabile sono la chiave per poter competere con altre modalità di trasporto, spiega Lochman.

Per quanto riguarda gli effetti positivi, Lochman fa notare come la CEF abbia concesso quote di finanziamento quasi uguali ai progetti stradali e ferroviari.

Un'altra barriera allo sviluppo ferroviario è il mosaico di regole amministrative nazionali che complica i viaggi transfrontalieri ed incrementa i costi del trasporto merci ferroviario.



La graduale adozione delle regole europee sulle specifiche tecniche, tuttavia, potrebbe alla fine rimuovere tale ostacolo.

Una terza ragione dello status quo deriva dalla necessità di applicare regole uguali per tutti fra strada e ferrovia.

La tariffazione basata sulla distanza e l'integrazione di spese esterne come i costi dell'inquinamento al momento non vengono applicate all'autotrasporto.

Questi provvedimenti, che erano già stati immaginati nel libro bianco del 2001, secondo l'associazione di categoria sopra citata potrebbero essere assoggettati alla normativa dell'Unione Europea.

"L'apertura del mercato ferroviario alla concorrenza è già avvenuto, ma non sarà portata a compimento a meno che queste tre barriere non vengano rimosse" ha concluso il dirigente della CER.

Parlando a EurActiv, la T&E (NGO Transport & Environment) ha avuto una reazione simile al rapporto di Eurostat: "Il trasporto merci stradale continua ad avere uno sleale vantaggio concorrenziale nel senso che non paga per intero i suoi costi esterni.

I danni alle strade, l'inquinamento ambientali, gli ingorghi ed il rumore costano agli europei oltre 150 miliardi di euro all'anno.

Se vogliamo che la ferrovia abbia un'equa opportunità, i costi esterni del trasporto merci stradale devono essere completamente internalizzati nell'Unione Europea".

Ma "questa è solo una faccia della medaglia" aggiunge la NGO, "il trasporto merci ferroviario dovrebbe anche diventare più efficiente e competitivo di per se stesso".

La T&E ritiene che malgrado la liberalizzazione del mercato i monopoli ferroviari nazionali continuino a proteggere i propri mercati e che numerosi ostacoli tecnici intralcino il trasporto merci transfrontaliero.

*(da: theloadstar.co.uk, 13 Ottobre 2014)*

## LEASING

### **BANCA D'INVESTIMENTI DEL REGNO UNITO LANCIA UN PRODOTTO FINANZIARIO PER ESPORARE LE OPPORTUNITÀ DI LEASING DEI CONTENITORI**

Questa settimana a Londra è divenuto operativo un nuovo mezzo finanziario commerciale a disposizione delle linee di navigazione che cercano di rimuovere le proprie flotte containerizzate dai bilanci.

La filiale finanziaria commerciale della banca d'investimento britannica Investec ha lanciato un fondo dedicato al settore containerizzato, finalizzato a colmare il divario emergente fra il massimo livello dei noleggiatori di container di grandi dimensioni ed i piccoli armatori, così come ad offrire soluzioni di finanziamento di contenitori per le linee di navigazione desiderose di aggrapparsi a preziose riserve di liquidità.

La banca ha designato quale responsabile di queste attività Keith Glasscoe, che in precedenza ha lavorato nel settore finanziamento trasporti presso la Barclay e la Banca di Scozia.

“Nel contesto della valutazione di come far crescere l'attuale attività di finanziamento del patrimonio marittimo della Investec, si è capito che i container si trovano bene con ciò che già fanno.

La divisione ha ricevuto l'approvazione ad andare avanti dal consiglio di amministrazione” dichiara Glasscoe.

“Si tratta di un settore di mercato solido.

C'è un tasso composto di crescita annua del 5-7% in termini di domanda di trasporto containerizzato, mentre la natura del patrimonio stesso lo rende assolutamente noleggiabile.

Ravvisiamo solo poche modalità per arrivare al mercato: le compagnie di navigazione di linea hanno mutato la propria strategia da possedere i box a noleggiarli, quale modo di liberare liquidità che è agganciata al patrimonio, e gli accordi di vendita/leasing di ritorno con loro rappresentano un'opportunità.

“Puntiamo a nuovi box e ci sono alcune delle società di leasing minori che potrebbero mirare a finanziare l'espansione della flotta; noi speriamo inoltre

che possa esserci qualche opportunità fra le società finanziarie che possiedono beni containerizzati e vogliono disfarsene”.

Glasscoe afferma che inizialmente la Investec dovrebbe puntare ad investire in contenitori per carichi secchi da 20 e 40 piedi, così come in unità da 40 piedi high-cube e reefer.

Glasscoe aggiunge che hanno suscitato interesse anche i contenitori DNV-GL di speciale progettazione utilizzati in operazioni al largo relative al petrolio ed al gas.

Tuttavia, sostiene il dirigente, il fondo, che si dice stia mirando a realizzare un portafoglio di 300 milioni di sterline nel giro di tre anni, non desidera per niente di impelagarsi in una concorrenza con i grandi noleggiatori di box.

“Si tratta di un’operazione finanziaria: non ci vediamo proprio a competere con i grandi noleggiatori di container già sulla piazza.

Queste imprese ingenerano inoltre un quantitativo assai notevole di roba in termini di box usati dismessi cui i noleggiatori minori potrebbero essere interessati.

Occorre altresì ricordare che un sacco della nostra attività di finanza patrimoniale arriva per mezzo di intermediari, il che significa che noi cogliamo insolite opportunità che spesso sono sotto il radar delle società di leasing” sostiene.



C'è anche un punto di domanda sospeso sul modello di attività dei maggiori noleggiatori di container, che hanno usufruito di un periodo produttivo senza precedenti

dall'inizio della recessione nel trasporto marittimo di linea: domanda debole, eccesso di capacità navale e tariffe di nolo mediocri hanno comportato un periodo di notevoli perdite per le linee di navigazione, con il risultato che poche di loro hanno avuto voglia o liquidità pronta da investire in nuovi contenitori.

Ciò ha significato che la maggior parte delle ordinazioni di nuovi container dal 2009 sono state effettuate da grandi noleggiatori quali la Triton, la Textainer, la TAL e la CAI.

Tuttavia, in risposta alla costante esigenza di ridurre i propri costi, i vettori si sono concentrati sempre più sull'ottenimento di una migliore utilizzazione dei loro contenitori – sia noleggiati che di proprietà – ed in particolare mediante l'incremento della turnazione dei container ogni anno, com'è evidenziato dai commenti dell'amministratore delegato della Maersk Line Soren Skou espressi in occasione della "Giornata sul mercato dei capitali" della società svoltasi il mese scorso a Copenaghen.

Ha detto Skou rivolgendosi agli investitori: "Noi non pensiamo di avere già ottenuto l'efficienza dei contenitori; ci siamo incartati ad un livello che non viene migliorato da cinque-sette anni e nel 2015 occorrerà capire come fare meglio".

Un modo ovvio per conseguire tale risultato passa attraverso la formazione di alleanze di trasporto marittimo più grandi, che nel caso della Maersk avverrà all'inizio dell'anno prossimo quando sarà avviato il suo accordo di condivisione di navi 2M con la MSC.

La Investec ha costituito un profilo finanziario commerciale nel settore marittimo e trasportistico ed il suo reparto addetto alla finanza dello shipping e del mare ha recentemente realizzato una struttura da 180 milioni di dollari per finanziare una flotta composta da 18 unità di navi da supporto al largo per la RKOffshore.

Il responsabile della finanza commerciale Mike Francis afferma: "Sono contento che Keith abbia accettato di guidare questa iniziativa.

Il finanziamento dei contenitori rappresenta la prossima fase nella diversificazione e nella crescita dell'attività di finanza commerciale della Investec dal momento che noi cerchiamo di venire incontro alle esigenze finanziarie dei broker e dei loro clienti".

*(da: theloadstar.co.uk, 22 Ottobre 2014)*

## LOGISTICA

### **IL SETTORE DELLA LOGISTICA CHIEDE MENO BUROCRAZIA AL PARLAMENTO EUROPEO**

Il settore della logistica non riuscirà a restare al passo se l'Unione Europea non adotta normative più efficaci, ha avvisato la AEL (Alliance for European Logistics) in occasione di una conferenza con i legislatori della commissione trasporti del Parlamento Europeo svoltasi la settimana scorsa.

Poiché il nuovo Commissario per i Trasporti e lo Spazio entrerà in carica nel giro di poche settimane, i rappresentanti del settore ed i membri del Parlamento Europeo hanno delineato le difficoltà e le raccomandazioni per il mandato della nuova Commissione.

Secondo Frank Appel, amministratore delegato della Deutsche Post DHL, l'Unione Europea ha già perduto competitività nei settori dell'energia e della tecnologia e non può permettersi di rimanere indietro nell'area dei trasporti.

“La riduzione della burocrazia è necessaria al fine di migliorare un flusso senza ostacoli delle merci” ha detto Alexander Kirschall, presidente della AEL.

Un esempio è il commercio elettronico, laddove una legge dell'Unione Europea stabilisce le regole per gli acquirenti ed i venditori online.

Anche se la normativa cerca di migliorare i traffici transfrontalieri, esistono ancora ostacoli.

Uno dei suggerimenti della AEL è quello di introdurre procedure doganali semplificate e di adottare un sistema europeo di dogane elettroniche.

“La riduzione della complessità nella filiera distributiva ridurrebbe i costi di produzione ed aumenterebbe la competitività europea” afferma Kirschall.

Peraltro, non sta solo al legislatore europeo rendere innovativo il settore.

La Commissione incoraggia le imprese ad effettuare investimenti intelligenti allo scopo di incrementare le proprie entrate e di divenire più efficienti.

Secondo Kirschall, uno dei membri della AEL ha recentemente istituito un collegamento regolare di trasporto merci ferroviario dalla Cina all'Europa.

“Questa combinazione di trasporto ferro-stradale comporta tempi di consegna più brevi – sino a 21 giorni rispetto al trasporto marittimo – e riduce le emissioni di CO<sub>2</sub>, sino al 90% rispetto al trasporto merci aereo” continua Kirschall.

Dal momento che sia la Commissione che il settore sono interessati ad alimentare tali progetti, la AEL ha lanciato l’idea di creare un forum, come il Gruppo di Alto livello sulla Logistica per condividere le migliori pratiche ed ottenere il supporto da parte della Commissione ed il Parlamento in ordine alle future iniziative.



“Il forum è una buona opportunità per lavorare ad una legislazione pragmatica che tenga conto delle esigenze e degli ostacoli inerenti a questa attività” afferma Kirschall.

Anche Ismail Ertug, membro del Parlamento e coordinatore della commissione trasporti dei Socialisti e Democratici, ha dichiarato nel corso della conferenza che supporterà la realizzazione di un intergruppo sulla logistica nel Parlamento Europeo per lavorare con tutti i soggetti interessati in vista di una politica dei trasporti efficiente per quanto attiene ai costi e competitiva.

“Il più alto grado di cooperazione è certamente il modo migliore per garantire un dinamico settore logistico che faccia sì che le nostre merci siano movimentate in un’Europa sempre più interconnessa” ha dichiarato.

Anche se la cooperazione è importante, Appel ha detto che l’Unione Europea è in grado di alimentare l’innovazione e la capacità di controllo nel settore logistico solo se i regolatori riconoscono il ruolo decisivo svolto dalle tecnologie informatiche.

La AEL rappresenta tutti i fornitori, utenti e distributori di logistica europei.

Essa impiega più di 7 milioni di persone nell’Unione Europea e rappresenta un valore di mercato di circa 900 milioni di euro.

*(da: theloadstar.co.uk, 27 Ottobre 2014)*

## LEGISLAZIONE

### **CONTROLLO DI QUALITÀ DEI BUNKER: L'IMO FA UN PASSO NELLA DIREZIONE GIUSTA**

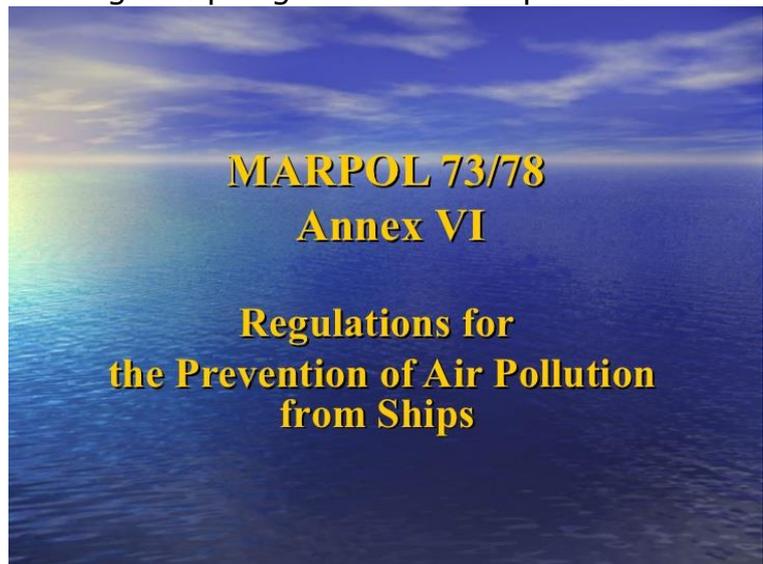
L'IMO (International Maritime Organization) ha accettato di prendere in considerazione l'introduzione di misure finalizzate a migliorare il controllo sui bunker consegnati alle navi.

Dopo sei domande presentate all'IMO nel giro di quattro anni, alle quali la INTERTANKO ha apportato un importante contributo, la persistenza nel presentare un'altra richiesta ha avuto quale risultato l'avanzamento dell'iniziativa mirata ad assicurare la qualità dei bunker consegnati alle navi.

Un gruppo apposito svilupperà le linee-guida per gli stati allo scopo di far sì che la qualità del carburante osservi i requisiti dell'Allegato VI della convenzione MARPOL.

Esso valuterà inoltre la congruità dell'attuale struttura giuridica relativa alla garanzia di qualità del carburante.

L'amministratrice delegata della INTERTANKO Katharina Stanzel afferma: "Abbiamo accolto favorevolmente questa decisione.



Tuttavia, si tratta solo dell'inizio, dal momento che riteniamo che il controllo di conformità debba essere trasparente lungo l'intera filiera della distribuzione.

I nostri membri e tutti gli armatori dovrebbero essere messi in condizione di avere fiducia, nonché la prova documentata che i carburanti che ricevono sia al livello o sopra il livello degli standard obbligatori".

Al fine di controllare se i bunker consegnati ed utilizzati dalle navi sono conformi, la maggior parte degli aderenti all'Allegato VI della MARPOL controllano i carburanti utilizzati dalle navi (ad esempio, campionando il carburante nella sala macchine).

La INTERTANKO sostiene che prima dovrebbe essere data una prova chiara del fatto che la qualità del carburante fornito alla nave sia conforme.

Dal 1° gennaio 2015 le più rigorose limitazioni alle emissioni di  $So_x$  (<0,1%) vorranno dire aumento dei controlli sulle navi in arrivo in porto.

“Le autorità portuali così come gli stati membri dell’Unione Europea avranno davvero difficoltà a dimostrare la non conformità mediante i test sui carburanti utilizzati dalle navi” afferma Dragos Rauta, direttore tecnico della INTERTANKO, “quando invece le navi possono ricorrere ai risultati dei test dimostrando che il carburante consegnato a loro non era conforme”.

Allo scopo di proteggere le loro navi, la INTERTANKO ha avvisato i propri membri di inviare una nota di protesta all’amministrazione dello stato di bandiera, all’autorità portuale del bunkeraggio ed al centro di controllo statale sui porti più vicino qualora i fornitori del bunker non si servano delle Linee-guida IMO per prendere il campione MARPOL ed il campionamento non sia testimoniato dall’equipaggio.

L’ultima nota presentata, co-sponsorizzata dalla INTERTANKO, dalle Isole Marshall, dalla Liberia e da altri rappresentanti del settore, ha riscosso ampio riconoscimento e supporto affinché vengano apportati emendamenti alle regole attuali allo scopo di incrementare il controllo sui carburanti consegnati alle navi, sostenendo che vi sono numerosi elementi di prova che il regime esistente non è sufficiente.

Tuttavia, le argomentazioni secondo cui le modifiche normative finalizzate a migliorare il controllo dei fornitori di bunker sarebbero troppo onerose per molti paesi e cambierebbero sostanzialmente le relazioni fra fornitore e cliente ha comportato il successo di una proposta statunitense nel senso di sviluppare linee-guida non vincolanti per far sì che i fornitori di bunker procurino carburanti conformi ai requisiti di qualità citati dall’Allegato VI della MARPOL.

*(da: shipmanagementinternational.com, 22 Ottobre 2014)*

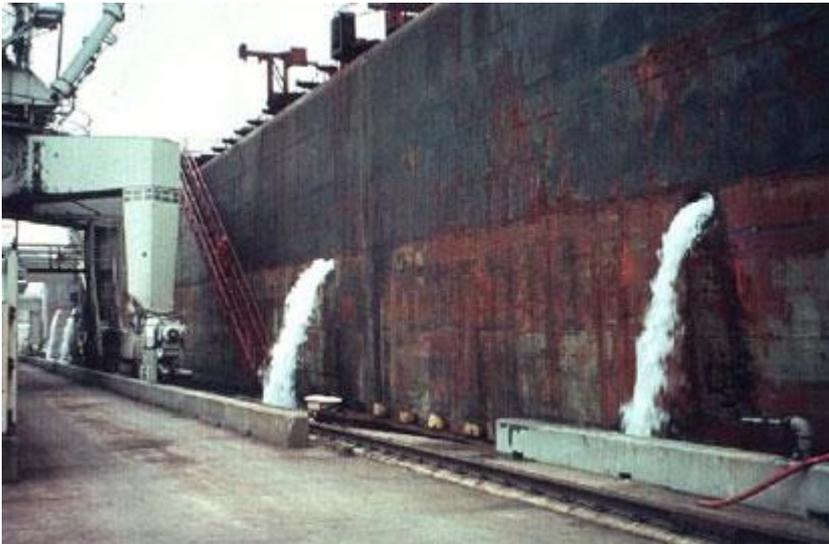
## PROGRESSO E TECNOLOGIA

### L'IMO RICONOSCE UNA NOTEVOLE CARENZA DI TECNOLOGIA NEL TRATTAMENTO DELLE ACQUE DI ZAVORRA

In occasione della riunione della MEPC (commissione per la protezione dell'ambiente marino) presso l'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale), i governi hanno mostrato di riconoscere le preoccupazioni del settore marittimo circa le carenze di tecnologia nel trattamento delle acque di zavorra attraverso l'accordo in ordine ad una immediata revisione delle linee guida sull'omologazione del trattamento delle acque di zavorra, finalizzata a rendere il processo più incisivo.

I governi hanno anche deciso che gli armatori che hanno installato sistemi di trattamento approvati secondo le linee guida esistenti non dovrebbero essere indebitamente penalizzati: decisione, questa, che dovrà essere seguita da azioni concrete da parte della MEPC nel corso della prossima riunione.

Questo esito fa seguito al fermo incoraggiamento da parte della BIMCO e di altri partner del settore marittimo nei confronti dei governi presenti alla riunione a tener conto delle preoccupazioni del settore in quanto i sistemi di



trattamento delle acque di zavorra che sono attualmente omologati non soddisferebbero gli standard che presto saranno richiesti dall'IMO.

La scadenza per far entrare in vigore la Convenzione IMO sulle Acque di Zavorra si sta approssimando.

Nel corso della riunione della MEPC diversi paesi

hanno annunciato la propria ratifica.

Adesso basta meno del 3% del tonnellaggio globale per raggiungere la soglia di tonnellaggio che darà l'avvio ad un processo di adeguamento di tutte le navi esistenti applicabili nel giro di 5 anni.

Oltre a ciò, c'è anche un serio problema di tempistica per gli armatori che fanno girare le proprie navi in tutto il mondo che dovranno attrezzare le proprie navi per gli scali presso i porti degli Stati Uniti.

Gli Stati Uniti hanno adottato le proprie regole per la gestione delle acque di zavorra al fine di richiedere equipaggiamenti che siano omologati secondo un molto più incisivo protocollo per la Verifica delle Tecnologie Ambientali.

Installare un sistema omologato dall'IMO non sarà sufficiente per le navi che fanno scalo presso i porti statunitensi, ma sfortunatamente i sistemi di trattamento omologati negli USA non sono ancora disponibili sul mercato.

Far entrare in vigore la Convenzione IMO sulle Acque di Zavorra prima che i sistemi di trattamento omologati negli Stati Uniti siano disponibili metterebbe gli armatori in una posizione insostenibile dal momento che sarebbe loro richiesto di adottare prima un sistema omologato dall'IMO solo per adottare subito dopo un sistema omologato dagli USA quando fosse messo a disposizione.

La BIMCO chiede ai produttori di attrezzature ed ai governi di lavorare assieme per far sì che il buon senso prevalga: vale a dire, garantire che la gestione delle acque di zavorra omologate dall'IMO sia resa disponibile per gli armatori quando la Convenzione IMO sulle Acque di Zavorra entrerà in vigore.

*(da: hellenicshippingnews.com, 18 Ottobre 2014)*

## STUDI E RICERCHE

### I TRAFFICI CONTAINERIZZATI RAGGIUNGERANNO IL MILIARDO DI TEU NEL 2020

Ci si aspetta che la Cina ed il trasbordo siano i principali fattori di questa crescita.

Parlando in occasione del seminario *Ports & Terminals* svoltosi a Londra il 16 ottobre ed organizzato dallo studio legale Holman Fenwick & Willan, Dinesh Sharma, direttore ricerche alla Drewry Maritime Advisors, ha dichiarato che i risultati produttivi containerizzati a livello mondiale dovrebbero salire fra il 5 ed il 5,5 per cento all'anno entro la fine del decennio.

Sharma ha citato i porti dell'Africa e della Cina settentrionale fra quelli che faranno registrare la crescita più sostenuta.

Nella sua prospettiva, Sharma prevede volumi produttivi globali nel 2020 per almeno 1 miliardo di TEU, in aumento rispetto ai 623 milioni di TEU nel 2013, in ordine al quale l'Asia rappresenta il 65% (650 milioni di TEU) ed i traffici di trasbordo contano per il 32% (320 milioni di TEU) sul totale.

Come spiega Sharma, ciò va a confrontarsi con le quote del 56% e del 22,5% (140 milioni di TEU) rispettivamente nel 2013.

Riguardo all'Asia, Sharma sostiene che la Cina dovrebbe diventare sempre più significativa nel giro dei prossimi sette anni, menzionando il fatto che la quota del paese di attività relative alla movimentazione dei contenitori a livello globale potrebbe aumentare dal 30% del 2013 al 40% nel 2014.



Nel 2000, i porti cinesi hanno lavorato appena il 16% del totale mondiale pari a 235 milioni di TEU, cifra che rivela la spettacolare crescita avvenuta nel paese

asiatico da quando si è unito alla World Trade Organisation a novembre del 2001.

Nel contesto di una ulteriore valutazione del futuro, Sharma ha detto che la percentuale dei box vuoti movimentati non dovrebbe cambiare e dovrebbe restare al livello del 20% circa (200 milioni di TEU) nel 2020.

Altri fatti interessanti presentati dall'esperto mostrano che nel 2020 saranno operative navi di dimensioni pari a 22.000 TEU, la popolazione mondiale di gru super post panamax conterebbe oltre 2.000 unità, rispetto alle 1.160 unità in servizio nel 2013, e che le prime quattro società di operatori terminalistici del mondo dovrebbero controllare il 41% stimato di tutti i contenitori movimentati.

L'esperto, peraltro, afferma che in futuro gli operatori terminalistici dovranno affrontare notevoli difficoltà, non ultime quelle relative ai requisiti di capitale ed ai rischi fiscali correlati agli investimenti in nuovi e più grandi equipaggiamenti per la movimentazione, ormeggi più lunghi e sistemi informativi finalizzati ad accogliere le navi più grandi che vengono immesse in servizio e ripartite fra le direttrici di traffico.

Sharma si aspetta inoltre che la base clientelare dei porti e dei terminal si restringa di pari passo con il persistente consolidamento nel settore dei vettori marittimi, suggerendo che nel 2020 appena due alleanze potrebbero controllare i principali traffici est-ovest.

Nel 2000 esistevano sette raggruppamenti, mentre oggi ci sono quattro alleanze principali, segnatamente le G6, O3, 2M e CKYHE.

*(da: worldcargonews.com, 16 Ottobre 2014)*

## IN CALENDARIO

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

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