



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 30 giugno 2015**

**NOTIZIE C.I.S.CO.**

GENOA SHIPPING WEEK: C.I.S.CO. PROMUOVE IL PROGETTO "CONTAINER IN CITTÀ" Pag. 3

**PORTI**

I PORTI ITALIANI PUNTANO A RECUPERARE LE IMPORTAZIONI NAZIONALI PERDUTE  
A VANTAGGIO DEI RIVALI NORD-EUROPEI ..... " 4

**TRASPORTO MARITTIMO**

LE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE DEVONO INTRAPRENDERE DRASTICHE INIZIATIVE  
PER PORRE FINE AL DETERIORAMENTO DELLE TARIFFE DI NOLO E RESTARE A GALLA ..... " 7

**TRASPORTO FERROVIARIO**

L'UNIONE EUROPEA SI APPRESTA A RIVEDERE IL PIANO DI SVILUPPO DELL'ERMTS ..... " 9

**TRASPORTO STRADALE**

I MINISTRI DEI TRASPORTI APPROVANO LA CARTA DI QUALITÀ PER L'AUTOTRASPORTO DI MERCI 11

**TRASPORTO INTERMODALE**

PIÙ VERDE O PIÙ A BUON MERCATO? OPZIONI INTERMODALI  
DAI PORTI DI ROTTERDAM ED ANVERSA ..... " 13

**TRASPORTO AEREO**

CARGOLUX ITALIA LANCIÀ IL VOLO PER ZHENGZHOU ..... " 15

**TRASPORTI ED AMBIENTE**

DECARBONIZZARE L'EUROPA: BASTA CON I FINANZIAMENTI AI CARBURANTI FOSSILI ..... " 17

**LEGISLAZIONE**

I CARICATORI CHIEDONO AGLI ORGANI DI SORVEGLIANZA DI TENERE SOTTO STRETTA  
OSSERVAZIONE LE ALLEANZE FRA LINEE DI NAVIGAZIONE ..... " 20

**STUDI E RICERCHE**

PIÙ GRANDE NON VUOL DIRE NECESSARIAMENTE MIGLIORE ..... Pag. 17

**REEFER**

LE SCIENZE BIOLOGICHE HANNO BISOGNO DI "FILIERE DEL FREDDO PIÙ INTELLIGENTI" " 24

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

**30 giugno 2015**

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

**NOTIZIE C.I.S.CO.****GENOA SHIPPING WEEK: C.I.S.CO. PROMUOVE IL PROGETTO "CONTAINER IN CITTÀ"**

Nella settimana dal 14 al 20 settembre 2015 si terrà a Genova presso Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità Portuale di Genova e presso l'Acquario di Genova la seconda edizione della *Genoa Shipping Week*.



▪ 14 – 20 SETTEMBRE 2015 ▪

In occasione dell'evento *Genoa Shipping Week*, C.I.S.Co. – Council of Intermodal Shipping Consultants – in collaborazione con Clickutilityteam promuoverà il progetto "Container in città".



Per ulteriori informazioni: [info@ciscoconsultant.it](mailto:info@ciscoconsultant.it)

## PORTI

### **I PORTI ITALIANI PUNTANO A RECUPERARE LE IMPORTAZIONI NAZIONALI PERDUTE A VANTAGGIO DEI RIVALI NORD-EUROPEI**

I porti italiani hanno rinnovato la propria offensiva per cercare di recuperare la quota di mercato delle merci dell'hinterland europeo dai loro rivali nord-europei.

Parlando alla conferenza *TOC Container Supply Chain* svoltasi la settimana scorsa a Rotterdam, Mike Cashman, direttore commerciale del maggiore operatore terminalistico italiano Contship Italia, ha affermato che la società ha concentrato le proprie iniziative al fine di riprendersi i notevoli volumi di importazioni italiane dall'Asia attualmente instradate su Rotterdam, nonché che essa sta puntando ad espandere la propria quota nel mercato svizzero.

"Ci sono un sacco di carichi italiani che vengono instradati attraverso Rotterdam e noi vogliamo mettere nel mirino quel segmento del mercato" ha detto Cashman ai margini della conferenza.



"Esistono delle ragioni per cui i porti del paese hanno perduto così tante quote di mercato.

La regione del Mediterraneo e l'Italia hanno una storica

reputazione di inefficienza e di burocrazia che occorre eliminare.

Esse sono radicate nel settore: non solo le linee di navigazione, ma l'intero mercato.

Ciò detto, stiamo cominciando a vedere dei cambiamenti ed il mercato si ritrova in un paradosso: i porti del nord sono afflitti dalla congestione ed il mercato sta reclamando delle alternative" ha dichiarato.

C'è, tuttavia, un certo numero di altre ragioni per cui i caricatori continuano a favorire le porte d'accesso della fascia settentrionale, non ultima delle quali è il fatto che le linee di navigazione sono impegnate a riempire le grandissime navi portacontainer (ULCVs) che comunemente fanno scalo presso i porti nord-europei.

"I vettori stanno cercando di riempire tutte quelle grosse navi" afferma Cashman, aggiungendo che la capacità a bordo fra l'Asia ed il Nord Europa è – a 270.000 TEU alla settimana – qualcosa come 2,2 volte maggiore rispetto ai 105.000 TEU che effettuano operazioni fra l'Asia ed il Mediterraneo, per non parlare dei circa 35.000 TEU che non vengono da nessuna parte nei pressi dell'Italia dal momento che sono al servizio dei porti del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero.

Anche il fatto che le tariffe di nolo a pronti a lungo raggio dall'Asia siano normalmente quasi il 25% più a buon mercato per i porti del Nord Europa che per le destinazioni del Mediterraneo – per quanto nello scenario attuale ciò significhi una differenza di soli 70 dollari – conta ai fini della preferenza dei caricatori per le porte d'accesso settentrionali.

"Dobbiamo essere prudenti quando si confrontano i costi, perché ciò cui si dovrebbe guardare è il costo da origine a destinazione e non solo l'elemento del nolo marittimo" afferma Cashman, riferendosi ai maggiori costi intermodali relativi alle distanze più lunghe.

"Se la distanza fra un porto e la destinazione finale è inferiore a 500 km rispetto a quella di un altro porto, allora dev'essere più a buon mercato in termini di trasporto terrestre" ha detto.

C'è anche l'ulteriore fatto che l'aumento dei tempi di viaggio attraverso il Nord Europa va ad aggiungersi in modo rilevante al quantitativo di capitale circolante correlato alle scorte.

La Spezia, principale porta d'accesso italiana della Contship Italia, dispone di quattro scali settimanali Asia-Mediterraneo e qualcosa come il 20% della produttività del porto deriva dalle ULCVs, tanto che l'operatore ha approntato un piano d'investimento che prevede l'incremento della capacità del porto – noto per la presenza di strette limitazioni di natura fisica che significano che il 35% dei suoi volumi parte per ferrovia – sino a 2 milioni di TEU entro il 2020 rispetto al suo attuale livello di 1,2 milioni di TEU.

La società ha altresì investito in modo cospicuo nei propri collegamenti con l'hinterland, gran parte dei quali investimenti è stata indirizzata allo sviluppo dell'hub ferroviario dalla capacità di 300.000 TEU di Melzo, nei pressi di Milano, che dispone di 24 servizi alla settimana e "ospita la più grande concentrazione di servizi ferroviari da Milano a Rotterdam".

Esso effettua ora servizi propri di trazione ferroviaria e ha un parco camion nel paese di 350 unità.

Lo hub ha recentemente lanciato un nuovo servizio intermodale da Melzo allo hub svizzero di Basilea, con sei viaggi andata e ritorno alla settimana nello sforzo di estendere il proprio hinterland offrendo ai potenziali caricatori tempi di viaggio più rapidi.

“Ad una nave occorrono 30 giorni di navigazione per andare da Singapore a Rotterdam e la tratta interna poi richiederà da due giorni ad una settimana a seconda della modalità, mentre ad un container consegnato a Basilea via La Spezia e Melzo occorrono 31 giorni al massimo” è stato detto.

Alcuni caricatori stanno già scegliendo nuovamente questa piazza.

Un paio di settimane fa quotidiani locali avevano riferito che l’IKEA ha siglato un accordo con Genova e La Spezia per dargli la priorità rispetto ai propri carichi.

*(da: theloadstar.co.uk, 17 giugno 2015)*

## TRASPORTO MARITTIMO

### **LE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE DEVONO INTRAPRENDERE DRASTICHE INIZIATIVE PER PORRE FINE AL DETERIORAMENTO DELLE TARIFFE DI NOLO E RESTARE A GALLA**

Le scarse condizioni di salute della direttrice di traffico Asia-Nord Europa stanno costringendo le quattro alleanze fra vettori marittimi ad una corsa a capofitto a cancellare le partenze prima degli incrementi tariffari generali del 1° luglio, sebbene un esperto di primo piano abbia affermato che nulla di meno della sospensione di quattro allacciamenti potrebbe evitare un ulteriore disastro finanziario per le linee di navigazione.

Il 19 giugno si è vista la componente Asia-Nord Europa dello SCFI (Shanghai Containerized Freight Index) perdere altri 38 dollari sino a raggiungere un ulteriore punto minore di sempre a 205 dollari per TEU, portando così le tariffe a pronti ancora più in basso sino ad un disastroso livello sub-economico.

Inoltre, le tariffe di 150 dollari per TEU sono ancora apparentemente spacciate da vettori che cercano disperatamente di riempire le loro navi dall'Asia all'Europa, rendendo l'incremento tariffario generale del 1° luglio di 900-1.200 dollari per TEU equivalente ad un incremento di 10 volte dei prezzi.



I vettori attivi su questa rotta devono ora preoccuparsi seriamente

del fatto che il loro finora collaudato rimedio della cancellazione delle partenze per supportare gli incrementi tariffari generali non stia avendo alcun impatto su un mercato anche seriamente indebolito dal calo del 20% del valore dell'euro nei confronti del dollaro statunitense negli ultimi sei mesi.

Le importazioni europee di conseguenza sono state frenate, mentre anche la situazione economica russa è andata ad aggiungersi ai problemi: una combinazione tossica che ha spinto al contrario la crescita, tanto che i volumi



sulle rotte primarie di aprile hanno mostrato un calo da un anno all'altro prossimo al 9%.

Un esempio tipico di come i vettori della tratta Asia-Nord Europa abbiano reagito al mercato debole e stiano riducendo la capacità è fornito dall'avviso alla clientela della CMA CGM datato 16 giugno, nel quale si annunciava che la compagnia ed i suoi partner nell'alleanza Ocean Three, CSCL e UASC, avrebbero "provveduto ad effettuare 12 partenze alternative con possibilità di cancellazione nel corso del terzo trimestre del 2015".

La CMA CGM afferma che l'effetto della cancellazione di partenze fra le settimane 27 e 38 sarebbe quello di rimuovere l'enorme capacità nominale di 12.400 TEU alla settimana dall'offerta della O3 in quello che tradizionalmente costituisce l'inizio dell'alta stagione.

Tuttavia, questa e le riduzioni di capacità ad hoc da parte dei membri di altre alleanze saranno ancora insufficienti ad arrestare l'inesorabile declino settimanale dello SCFI.

Infatti, la ditta di consulenze in materia di trasporti Alphaliner ha affermato di considerare tali rimedi ad hoc, fra cui il ridimensionamento del servizio AE9/Condor della 2M annunciato la settimana scorsa, come "iniziative tiepide" che "non sono riuscite ad affrontare completamente" la crisi di eccesso di offerta in questi traffici che ha causato il crollo delle tariffe di nolo dell'80% da gennaio.

Allo stesso tempo, la capacità continuerà ad incrementarsi: è in programma la consegna ogni settimana di una grandissima portacontainer da 13.800-19.000 TEU fino alla fine dell'anno.

Secondo Alphaliner, c'è solo un modo per fermare il deterioramento delle tariffe di nolo e la minaccia finale del fallimento dei vettori, ed è quello di sospendere, almeno provvisoriamente, i servizi che non sono richiesti nell'attuale scenario.

Il suo suggerimento radicale è che da ciascuna delle alleanze dovrebbe essere rimosso il circuito più piccolo, cosa che comporterebbe la sospensione della sequenza AE9/Condor della 2M, del servizio FAL3/AEC7/AEX4 della O3, del circuito NE8/CES dell'alleanza CKYHE e del servizio Loop 1 della G6.

A detta di Alphaliner questo abbattimento selettivo dei servizi rimuoverebbe il 14% della capacità Asia-Nord Europa – circa 39.000 TEU alla settimana – e consentirebbe di intraprendere il lungo cammino finalizzato al riequilibrio di questi assillati traffici.

*(da: theloadstar.co.uk, 22 giugno 2015)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### L'UNIONE EUROPEA SI APPRESTA A RIVEDERE IL PIANO DI SVILUPPO DELL'ERTMS

Parlando in occasione dell'Assemblea Generale 2015 dell'UNIFE svoltasi a Bucarest il 18 giugno, il coordinatore europeo Karel Vinck ha annunciato un aggiornamento del piano di sviluppo dell'ERTMS (European Rail Traffic Management System).

Vinck, ammettendo che le informazioni disponibili erano state insufficienti al momento dell'adozione del piano il 22 luglio 2009, ha riferito che la Commissione Europea ha adesso trovato un accordo circa la revisione del programma.

I lavori sono in corso con i gestori delle infrastrutture e gli stati membri per determinare che cosa si dovrebbe conseguire entro il 2030.



Vinck ha dichiarato che il nuovo approccio sarebbe stato sviluppato in due fasi.

Nella prima, la cui bozza sarà approntata entro dicembre di quest'anno, le parti dovrebbero trovare un accordo in base al quale lo ERTMS dovrebbe essere messo in funzione nei cinque anni che vanno da oggi sino al 2020.

Una seconda fase relativa al periodo 2020-2030 dovrebbe essere approvata entro aprile 2016.

Egli si aspetta che il nuovo Piano di Sviluppo venga formalmente adottato entro la fine del 2016.

Rivolgendosi ai circa 200 partecipanti all'Assemblea Generale, il direttore esecutivo dell'Agenzia Ferroviaria Europea dr. Josef Doppelbauer ha annunciato che, in seguito all'accordo informale del 17 giugno sul Pilastro Tecnico del Quarto Pacchetto Ferroviario, l'Agenzia Ferroviaria Europea si è presa due impegni per il 2015.

In primo luogo, il rilascio del Comunicato 2 delle specifiche sulle Linee Guida 3.

In secondo luogo, la pubblicazione di un "piano d'azione strategico" relativo a nuove funzioni che potrebbero includere gli sviluppi derivanti dal programma Shift2Rail.

Nel contempo, la priorità è quella di conservare il principio di compatibilità, compresa la compatibilità retroattiva presente nel Comunicato 2 delle Linee Guida 3.

"Dobbiamo far sì che non possa essere autorizzata nessuna infrastruttura che non sia conforme ai requisiti di compatibilità" afferma Doppelbauer.

L'Agenzia Ferroviaria Europea ha ricevuto oltre 100 richieste di modifica, ma Doppelbauer ha valutato che fosse impossibile venire incontro alle esigenze di tutte le ferrovie dato che "in molti casi" le richieste erano contraddittorie; egli ha potuto promettere solo di essere leale e trasparente.

Nondimeno, ci sono 10 richieste prioritarie di modifiche che dovrebbero comparire nel piano d'azione.

È fondamentale assicurare la stabilità ed introdurre cambiamenti in modo armonioso e gestibile.

*(da: railwaygazette.com, 19 giugno 2015)*

## TRASPORTO STRADALE

### **I MINISTRI DEI TRASPORTI APPROVANO LA CARTA DI QUALITÀ PER L'AUTOTRASPORTO DI MERCI**

Una Carta di Qualità per le operazioni internazionali di trasporto stradale è stata approvata dai ministri dei trasporti dei paesi membri dell'ITF (International Transport Forum).

La Carta di qualità stabilisce gli standard di abilitazione professionale per le imprese, i dirigenti e gli autisti ed entrerà in vigore il 1° gennaio 2016.

Essa si applica alle operazioni di trasporto stradale paneuropee ai sensi del sistema di Quota Multilaterale istituito nel 1974 dalla Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti, evolutosi poi nel 2006 nell'ITF (International Transport Forum).

In una dichiarazione rilasciata con l'approvazione della Carta di Qualità, i ministri dei paesi europei membri dell'ITF "si impegnano a far sì che i provvedimenti della Carta vengano applicati a tutte le operazioni di trasporto internazionale effettuate ai sensi della Quota Multilaterale della Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti entro il 1° gennaio 2018".

José Viegas, segretario generale dell'International Transport Forum, che gestisce il sistema di Quota Multilaterale, dichiara: "L'approvazione della Carta di Qualità è un importante passo avanti verso l'armonizzazione delle condizioni nell'ambito del mercato paneuropeo del trasporto stradale di merci.



La Carta, unitamente ai meccanismi di esortazione già in atto ai fini dell'adozione dei camion più tecnologicamente avanzati, stabilirà il sistema di Quota Multilaterale quale simbolo di qualità, sicurezza personale e standard ambientali nel trasporto stradale".

L'approvazione della Carta di Qualità va a completare il lavoro da tempo svolto dall'ITF riguardo alla definizione ed alla promozione di più elevati standard per gli operatori di trasporto merci, dirigenti ed autisti a livello paneuropeo.

L'ITF monitorerà l'implementazione delle disposizioni della Carta di Qualità da parte dei paesi membri mediante il suo Gruppo Trasporto Stradale Europeo.

Il forum definirà inoltre le iniziative successive ai fini dell'ulteriore sviluppo del sistema della Quota Multilaterale.

*(da: [internationatransportforum.org](http://internationatransportforum.org), 22 giugno 2015)*

## TRASPORTO INTERMODALE

### **PIÙ VERDE O PIÙ A BUON MERCATO? OPZIONI INTERMODALI DAI PORTI DI ROTTERDAM ED ANVERSA**

Occorrerà che i governi di tutta l'Europa, così come la Commissione Europea, continuino a finanziare le modalità di trasporto merci interno più eco-compatibili se vorranno che esse restino competitive con l'autotrasporto di merci.

Tom Vermeiran, dirigente anziano della PwC, ha dichiarato ai partecipanti all'evento *TOC Container Supply Chain* svoltosi la settimana scorsa a Rotterdam: "Le soluzioni interne normalmente hanno bisogno di supporto dal governo. Senza finanziamenti, esse (chiatte fluviali e ferrovia) non possono competere con i camion, sebbene ciò possa cambiare con l'adozione su larga scala dei pedaggi stradali". Il gruppo di lavoro del dr. Vermeiran ha recentemente ultimato un progetto di ricerca sulla distribuzione interna dei container in Europa e ha scoperto che, a prescindere da quanto essi affermino pubblicamente, la scelta delle modalità e delle tratte da parte dei caricatori resta indotta dai costi piuttosto che dalla preoccupazione per le emissioni di CO<sub>2</sub>.

La ricerca principalmente ha messo a confronto le filiere della distribuzione di contenitori in entrata di due dei più importanti porti varchi d'accesso del Nord Europa, Anversa e Rotterdam, ed i rispettivi costi marittimi e terrestri che i caricatori possano aspettarsi. "In termini di tariffe di nolo marittimo, non c'è differenza fra spedire un container ad Anversa o a Rotterdam, ma gli oneri di movimentazione terminalistici sono di circa il 15% più cari a Rotterdam" ha detto.

In generale, la ricerca della PwC ha appurato che l'autotrasporto è più a buon mercato da Anversa che da Rotterdam, che il costo dell'uso di una chiatte fluviale si equivale, fatta eccezione per le distanze molto brevi, nel qual caso la rete fluviale olandese viene in soccorso di Rotterdam, mentre il trasporto ferroviario è meno caro da Rotterdam che da Anversa.

La filiera della distribuzione marittima è in effetti un prodotto di trasporto e la filiera terrestre un prodotto della distribuzione, ma i caricatori sceglieranno il proprio porto d'ingresso a seconda dei costi complessivi da porta a porta e prenderanno la propria decisione anche sulla base di una piccola differenza di 20 euro.

C'è un sacco di sentimentalismo fra Belgio e Paesi Bassi per quanto riguarda i loro porti, ma il mercato è alla ricerca di soluzioni logistiche e non si cura di una bandiera nazionale" aggiunge Vermeiran. Naturalmente, il costo non si riferisce meramente ai prezzi pagati agli operatori di trasporto, ma riguarda altresì questioni quali il capitale circolante correlato alle scorte.

*The Loadstar* ha riferito come l'operatore italiano Contship Italia si sia prefisso come obiettivo il tentativo di acquisire un numero maggiore di carichi svizzeri mediante il lancio di un servizio intermodale sei volte alla settimana alla volta di Basilea, con un confronto dei tempi di viaggio da Singapore allo hub multimodale svizzero via Rotterdam rispetto alla porta d'accesso italiana della Spezia (vedi altro articolo in questo Notiziario).

In basso si riporta invece un confronto fra i costi e la frequenza di servizio di Anversa e Rotterdam sulla medesima rotta.

DA SINGAPORE A BASILEA DA PORTA A PORTA (DISTANZA MEDIA)							
Anversa				Rotterdam			
	Camion	Chiatta	Ferrovia		Camion	Chiatta	Ferrovia
Trasp. marittimo + OMT	645 €/box	645 €/box	645 €/box	Trasp. marittimo + OMT	665 €/box	665 €/box	665 €/box
Trasp. terrestre	1.260 €/box	480 €/box	806 €/box	Trasp. terrestre	1770 €/box	480 €/box	510 €/box
Totale	1.905 €/box	1.125 €/box	1.451 €/box	Totale	2.435 €/box	1.145 €/box	1.175 €/box
Tempo di viaggio da Anversa	9 ore	6 giorni	3 giorni	Tempo di viaggio da Rotterdam	10 ore	5 giorni	3 giorni
Frequenza	Illimitata	3 alla settimana	5 alla settimana	Frequenza	Illimitata	2 alla settimana	6 alla settimana
CO <sub>2</sub> emessa	1.038 kg	584 kg	222 kg	CO <sub>2</sub> emessa	1.224 kg	568 kg	255 kg
Nota: OMT= Oneri di movimentazione terminalistici							

In generale, i risultati mostrano che Anversa, mentre è in vantaggio sui costi di autotrasporto, data la sua localizzazione più interna, offre servizi ferroviari meno frequenti, cosa che dà a Rotterdam un raggio d'azione maggiore nell'hinterland.

I servizi fluviali in uscita dai due porti sono grosso modo equivalenti. "I sistemi intermodali fluviali e ferroviari non sono soltanto "verdi", ma anche la canna da pesca giusta per acchiappare più volumi nell'hinterland, che a loro volta costituiscono l'esca per attirare i grandi vettori marittimi" afferma il dr. Vermeiran.

(da: *theloadstar.co.uk*, 18 giugno 2015)

## TRASPORTO AEREO

### CARGOLUX ITALIA LANCIA IL VOLO PER ZHENGZHOU

Cargolux Italia ha dato il via ad un servizio di trasporto merci settimanale con aeromobile B747 da Milano Malpensa a Zhengzhou, l'hub cinese della Cargolux Airlines.

Il primo volo è partito da Milano il 13 giugno ed il suo programma prevedeva scali a Malpensa – Novosibirsk – Zhengzhou – Novosibirsk – Malpensa.

La Cargolux ha dichiarato che le merci trasportate su questa rotta comprendono articoli di moda italiana, macchinari e pezzi di ricambio meccanici, che si servono di Zhengzhou come porta d'accesso alla Cina, da dove le merci vengono spedite ad altri mercati cinesi mediante il sistema di autotrasporto della Cargolux.

Il nuovo servizio di Cargolux Italia introduce una fermata commerciale in Russia per la prima volta nella storia della società.

Essa afferma che Novosibirsk rappresenta un importante varco d'accesso russo per i fiori, gli indumenti ed i macchinari.

La Cargolux non ha voluto dire perché abbia lanciato i propri primi servizi in Russia da Milano anziché dal proprio hub principale in Lussemburgo.

I sindacati della linea aerea hanno protestato per il fatto che essa sembra favorire sempre più Milano al posto del Lussemburgo, tanto è vero che si è saputo che adesso tre dei suoi aerei cargo avranno la propria base a Milano.



“Per la Cargolux Italia ed il gruppo Cargolux il nuovo volo per Zhengzhou e Novosibirsk rappresenta il consolidamento della presenza nel mercato italiano con il primo volo alla volta della provincia di Henan e Novosibirsk” ha dichiarato Pierandrea Galli, amministratore delegato della Cargolux Italia.



Esso va ad aggiungersi al volo già effettuato alla volta delle principali destinazioni dall'Italia quali Hong Kong, Osaka, New York, Chicago e Los Angeles.

Il nuovo servizio evidenzia lo status di Cargolux Italia quale principale vettore tutto-merci a Malpensa e principale sostenitore dei clienti italiani, in un momento di ripresa economica delle esportazioni italiane”.

Andrea Tucci, vice presidente per lo sviluppo delle attività aeree di Cargolux Italia, afferma: “Questo nuovo volo rappresenta un nuovo servizio per Malpensa che collega le due destinazioni per la prima volta.

Il collegamento diretto con Zhengzhou è una grande opportunità per Malpensa ed il suo territorio per migliorare la distribuzione delle merci nel mercato cinese mediante il nuovo hub della Cargolux.

Il gruppo Cargolux è cresciuto del 5% nel 2014 e contribuisce, quale primo vettore merci a Malpensa con una quota di mercato del 15%, agli eccellenti risultati dei traffici merci del nostro aeroporto, che ha mostrato una crescita del 9% nei primi cinque mesi del 2015: una delle migliori prestazioni fra i principali aeroporti europei”.

*(da: lloydsloadinglist.com, 16 giugno 2015)*

## TRASPORTI ED AMBIENTE

### DECARBONIZZARE L'EUROPA: BASTA CON I FINANZIAMENTI AI CARBURANTI FOSSILI

Sulla scia dell'impegno del G7 ad eliminare i carburanti fossili dai nostri sistemi energetici, la Commissione Europea sta mettendo assieme un gruppo di esperti in materia di trasporti che il 18 giugno a Bruxelles discuteranno su come portare avanti la decarbonizzazione delle strade.

Secondo Wendel Trio, direttore della Climate Action Network Europe, è una buona cosa che la Commissione voglia spingere i governi ed altri soggetti interessati ad incrementare gli sforzi per rendere più efficienti i veicoli adibiti al trasporto.

È encomiabile anche la promozione dell'indirizzo della nostra mobilità verso mezzi di trasporto più verdi (quali l'andare a piedi, il ciclismo ed il trasporto collettivo).

Tuttavia, sembra che la Commissione persisterà nel proprio sforzo di



nascondere uno dei principali fattori che inducono all'incremento dell'uso di automobili, furgoni e camion: i finanziamenti ai carburanti fossili.

Lo scorso aprile, l'istituzione dell'Unione Europea ha deciso di ignorare i suggerimenti dei propri esperti nel senso di richiedere ad 11 stati membri di affrontare la questione dei propri finanziamenti ai carburanti fossili nel settore dei

trasporti.

Di conseguenza, sia le soluzioni tecnologiche che i cambiamenti dello stile di vita sono sull'agenda della conferenza, ma i finanziamenti no.

Si tratta di una grande opportunità mancata perché i finanziamenti ai carburanti fossili sono ancora ingenti e rappresentano un reale intralcio al cambiamento nel settore dei trasporti.

Un recente rapporto del FMI stima che i finanziamenti a livello mondiale dei carburanti fossili raggiungano i 4.700 miliardi di euro nel 2015.

Si stima che l'Unione Europea abbia solo una piccola quota in questo enorme importo, ma il settore dei trasporti europeo trarrà ancora vantaggio da approssimativamente 18 miliardi di euro di finanziamenti nel 2015.

Nel corso delle oltre 8 ore di durata della conferenza della Commissione, gli stati membri dell'Unione Europea spenderanno circa 17 milioni di euro per supportare l'uso di carburanti fossili nel settore dei trasporti europeo.

### *Attenti al divario*

Secondo il FMI, l'eliminazione dei finanziamenti ai carburanti fossili potrebbe ridurre le emissioni globali di gas serra di uno sbalorditivo 20%.

Tali riduzioni sarebbero accolte molto bene.

Nel periodo antecedente al Summit sul Clima di Parigi (svoltosi a dicembre), è emerso un certo numero di problemi che potrebbero comportare l'insuccesso del summit.

Uno di questi sarebbe trovare un compromesso fra il livello delle azioni che i paesi stanno intraprendendo per ridurre le emissioni nei prossimi cinque anni e le riduzioni necessarie a tenere il mondo sulla via giusta per evitare pericolosi cambiamenti climatici.

Il Programma per l'Ambiente dell'ONU pubblica ogni anno dal 2010 rapporti sul compromesso relativo alle emissioni.

L'ultimo rapporto stima che il divario dovrebbe essere di circa il 20-25% delle emissioni globali.

Una eliminazione a livello mondiale dei finanziamenti ai carburanti fossili potrebbe pertanto far fronte al divario.

Affinché il mondo provveda in tal senso, un forte esempio da parte dell'Unione Europea sarebbe il benvenuto.

### *I vantaggi di una mondo privo di carburanti fossili*

Una rapida eliminazione dei costosi finanziamenti ai carburanti fossili apporterebbe anche molti altri vantaggi.

Il rapporto del FMI afferma che le risorse liberate dall'annullamento dei finanziamenti ai carburanti fossili potrebbero rappresentare una "svolta" economica perché indurrebbero la crescita economica e la riduzione della povertà mediante maggiori investimenti in infrastrutture, sanità e educazione, abbattendo il numero delle morti premature a causa dell'inquinamento atmosferico esterno del 50% e salvando così le vite di 1,6 milioni di persone all'anno.

In un recente documento di lavoro della Direzione Generale per gli Affari Economici e Finanziari della Commissione Europea si legge che i finanziamenti ai carburanti fossili sono onerosi per i contribuenti.

Essi tolgono spazio alla spesa del governo ad alta priorità e sono economicamente inefficienti, distorcendo le indicazioni sui prezzi del mercato e comportando una inefficiente assegnazione delle risorse.

Ciò riduce la crescita economica ed incrementa l'instabilità dei prezzi dell'energia a livello mondiale.

È chiaro che un primo passo verso la decarbonizzazione del nostro sistema di trasporto consisterebbe nel fatto che la Commissione affrontasse le problematiche dei finanziamenti ai carburanti fossili, come la persistenza delle esenzioni fiscali per le auto aziendali in Belgio, gli sconti fiscali per i camion, i taxi ed i diesel in Francia ed i finanziamenti alle estrazioni petrolifere nel Regno Unito.

Tale "grande" annuncio è ciò che la Climate Action Network Europe si aspetta dalle decisioni di esordio di una Commissione che voglia essere grande sulle grandi cose in occasione della conferenza.

La Climate Action Network Europe spera che la Commissione Europea voglia riconoscere la necessità di affrontare la questione dei finanziamenti ai carburanti fossili ed inizi a rendere questa problematica una priorità.

A vantaggio del clima e della credibilità dell'Europa a Parigi, così come a vantaggio dell'economia europea e dei suoi cittadini.

*(da: euractiv.com, 17 giugno 2015)*

## LEGISLAZIONE

### **I CARICATORI CHIEDONO AGLI ORGANI DI SORVEGLIANZA DI TENERE SOTTO STRETTA OSSERVAZIONE LE ALLEANZE FRA LINEE DI NAVIGAZIONE**

Lo ESC (Consiglio dei Caricatori Europei) richiede una maggiore cooperazione fra le linee di navigazione loro clienti e le autorità sulla concorrenza in seguito alla creazione di quattro importanti alleanze di trasporto marittimo di contenitori sulla tratta est-ovest.

L'ESC il 18 giugno scorso ha pubblicato un libro bianco, in coincidenza con una riunione a Bruxelles fra la Direzione per la concorrenza della Commissione Europea, la FMC (Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti) ed il Mofcom (Ministero del Commercio cinese).

Le tre più importanti autorità sulla concorrenza mondiali, che come si sa lo



scorso anno hanno prodotto pronunciamenti di diverso tipo sulla legittimità della proposta alleanza P3, si sono riunite al fine di discutere "in ordine alla linea di tendenza globale verso l'aumento della cooperazione nel mercato della navigazione di linea, così come alle questioni normative e politiche correlate ai porti".

Esse si sono in particolare concentrate sulla congestione nei porti e sul loro rispettivo

potere di regolamentazione. "Con la continua crescita dell'ambito d'azione della cooperazione fra vettori, le autorità hanno considerato che il monitoraggio del settore garantisce i contatti più stretti di sempre e la migliore comunicazione fra concorrenza ed autorità legislative" si legge in una dichiarazione congiunta.

I tre organismi si sono inoltre impegnati a continuare a lavorare assieme. Hanno poi aggiunto: "Gli scambi odierni sono stati una preziosa opportunità per alimentare la cooperazione fra le nostre tre autorità. Abbiamo identificato le aree di importanza comune e guardiamo avanti al fine di persistere nel nostro costruttivo dialogo".

Queste sono buone notizie per lo ESC, che aveva fatto pressioni sulle tre autorità affinché sviluppassero un piano d'azione congiunto tripartito allo scopo di approntare definizioni standard per i vari mercati di linea e, in secondo luogo, istituissero un archivio pubblico unificato a livello globale presso il quale tutti i vettori che puntano alla cooperazione dovrebbero presentare le proprie proposte.

Dichiara l'ESC: "Si dovrebbe richiedere che a tale archivio ci si debba rivolgere in tutte le parti del mondo comprese nel circuito della cooperazione. Dovrebbero poi essere consentiti i commenti su queste presentazioni da parte del settore o di altri interessati affinché le autorità sulla concorrenza li possano prendere in considerazione".

In terzo luogo, lo ESC ha sostenuto che i legislatori degli Stati Uniti, dell'Unione Europea e della Cina dovrebbero consentire ai loro organi competenti di "scambiarsi le informazioni (davvero sensibili dal punto di vista commerciale) estrapolate dalle varie pratiche presentate allo scopo di controllare in modo incrociato e consolidato i vari dati".

Il libro bianco dell'ESC ha altresì richiesto una maggiore collaborazione fra i rappresentanti dei caricatori, così come fra caricatori e vettori, e ha proposto il varo di un progetto pilota di comunicazione alla fine di quest'anno al fine di sviluppare una migliore comprensione fra caricatori, spedizionieri e vettori.

"Il principale obiettivo dell'istituzione di qualche tipo di comunicazione fra operatori navali ed i loro clienti (caricatori e spedizionieri di merci) è quello di meglio identificare le aspettative globali ed i limiti di ciascuna di queste parti, nonché di evitare interpretazioni errate di azioni apparenti. Una migliore comprensione delle esigenze (o volontà) operative ma anche contrattuali sarebbe assai vantaggiosa per entrambe le parti" si legge.

Il documento ha poi chiesto che le associazioni dei caricatori e degli spedizionieri svolgano un ruolo maggiore e condividano più informazioni sull'impatto delle alleanze fra vettori, che a suo dire è più difficile da determinare se lo si analizza da una sola prospettiva. "Le associazioni dei caricatori e degli spedizionieri di merci possono varare una collaborazione a livello internazionale per raccogliere e pubblicare congiuntamente dati quali la qualità percepita di servizio secondo l'opinione del cliente, il raggio d'azione della rete, la qualità contrattuale, la disponibilità di spazio per i carichi, la qualità dei sovrapprezzi al servizio per i clienti, eccetera" afferma il libro bianco.

Si aggiunge che a tale cooperazione potrebbe sovrintendere l'Alleanza dei Caricatori Globali, con l'avviamento di una prima indagine alla fine di quest'anno e la pubblicazione dei risultati a metà del 2016.

*(da: theloadstar.co.uk, 19 giugno 2015)*

## STUDI E RICERCHE

### PIÙ GRANDE NON VUOL DIRE NECESSARIAMENTE MIGLIORE

Con l'afflusso sempre maggiore di mega-navi nella flotta globale sembra che il risparmio sui costi introdotto da questi colossi abbia toccato il fondo, dal momento che – secondo uno studio riguardo all'impatto delle mega-navi sul trasporto marittimo - quei risparmi stanno diminuendo o addirittura potrebbero non verificarsi.

Lo studio è stato pubblicato all'inizio del corrente mese di giugno presso l'OCSE dallo ITF (International Transport Forum), un'organizzazione intergovernativa formata da 54 paesi membri che funge da gruppo di esperti strategico con l'obiettivo di contribuire a modellare l'agenda della politica dei trasporti a livello globale.

Il raddoppio delle dimensioni massime delle portacontainer nel corso dell'ultimo decennio ha ridotto di grosso modo un terzo i costi navali complessivi per contenitore trasportato.

Tuttavia, questi risparmi sui costi stanno diminuendo con le dimensioni; lo studio mostra che il risparmio sui costi dell'ultima generazione delle portacontainer è da quattro a sei volte minore di quello correlato alla precedente fase di aumento delle dimensioni delle navi.

Approssimativamente il 60% dei risparmi sui costi delle portacontainer più recenti è correlato a motori più efficienti e non alle variazioni delle dimensioni.

Inoltre, lo sviluppo delle mega-navi e la correlata crescita della capacità della flotta containerizzata ha avuto luogo malgrado la fiacca crescita dei traffici containerizzati mondiali di origine marittima.

“Le massicce ordinazioni di nuove mega-navi hanno comportato un eccesso di offerta di portacontainer, che con tutta probabilità finirà per smorzare i risparmi sui costi derivanti dalle maggiori dimensioni delle navi, dal momento che la domanda bassa induce meno risparmi per container trasportato.



I costi del trasporto dovuti alle navi più grandi potrebbero essere considerevoli” si legge nello studio.

Esistono problematiche collegate alle dimensioni per quanto attiene le infrastrutture esistenti, come l’altezza del ponte, l’ampiezza e la profondità del fiume, il rafforzamento della banchina, l’approfondimento degli ormeggi, i canali e le chiuse e le attrezzature portuali (altezza, sbraccio delle gru).

Le mega-navi richiedono inoltre un’espansione delle infrastrutture per poter far fronte ai momenti di punta correlati alle mega-navi; di conseguenza, sono necessari più spazio nel piazzale e più capacità di ormeggio.

Secondo le stime preliminari di massima dell’ITF, questi costi di trasporto annualizzati relativi alle mega-navi potrebbero ammontare a 400 milioni di dollari.

Circa un terzo dei costi aggiuntivi potrebbero riferirsi all’equipaggiamento, un terzo al dragaggio ed un altro terzo ai costi delle infrastrutture portuali e dell’hinterland portuale.

Una quota notevole dei costi di dragaggio, delle infrastrutture e dei collegamenti con l’hinterland in molti paesi sono, secondo i ritrovati dello studio, costi del settore pubblico.

Secondo lo studio, un ulteriore incremento delle dimensioni massime delle portacontainer farebbe aumentare i costi di trasporto, sollevando così la questione se tali incrementi sarebbero desiderabili.

“I potenziali risparmi sui costi per i vettori sembrano essere pressoché marginali, ma i costi in aumento delle infrastrutture potrebbero essere strabilianti.

L’introduzione di cento navi da 24.000 TEU nel 2020 richiederebbe notevoli investimenti in quelle località in cui queste navi dovessero essere introdotte all’inizio (Estremo Oriente, Nord Europa, Mediterraneo), ma potrebbe anche – con effetto a cascata – comportare l’introduzione di navi da 19.000 TEU in Nordamerica e di navi da 14.000 TEU in Sudamerica ed Africa.

Ciò implicherebbe di conseguenza richieste di investimenti aggiuntivi” afferma lo studio.

*(da: container-mag.com, 22 giugno 2015)*



## REEFER

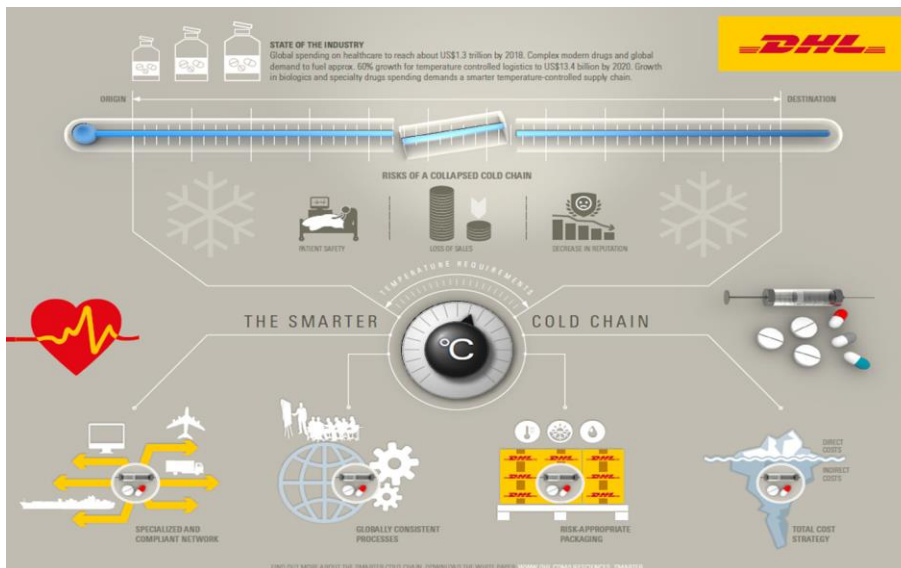
### LE SCIENZE BIOLOGICHE HANNO BISOGNO DI "FILIERE DEL FREDDO PIÙ INTELLIGENTI"

Secondo una ricerca della DHL Global Forwarding, c'è bisogno che venga sviluppata per le scienze biologiche ed per il settore sanitario una nuova generazione di filiere del freddo allo scopo di migliorare gli standard globali della salute.

Il suo libro bianco di recente pubblicazione *"The Smarter Cold Chain: Four essentials every company should adopt"* (*"La filiera del freddo intelligente: quattro concetti fondamentali che ogni impresa dovrebbe adottare"*) sottolinea le sfide di primaria importanza che il settore sanitario deve affrontare alla luce della crescita della domanda globale di una biologia costosa, strutturalmente complessa e sensibile alla temperatura, nonché di farmaci specialistici.

Quest'ultimo rapporto è stato pubblicato nel corso della 15<sup>a</sup> Conferenza Globale

*Annuale sulle Scienze Biologiche e la Sanità* della DHL, svoltasi a metà giugno ad Amburgo in Germania.



“I sorprendenti sviluppi nel settore delle scienze biologiche unitamente alla globalizzazione stanno a significare che esiste

l’opportunità di una migliore salute, il sollievo dal dolore e cure per le malattie di molti milioni di persone in tutto il mondo” afferma Frank Appel, amministratore delegato del gruppo Deutsche Post DHL.

“Peraltro, ottenere il trattamento sanitario per i pazienti alle corrette condizioni e conseguire quell’obiettivo richiede una complessa equilibratura dei costi e dei rischi. Ciò evidenzia ancora una volta il saldo collegamento esistente fra traffici, logistica e l’impatto che essi hanno sul miglioramento della vita della gente”.

Appel sostiene che i prodotti farmaceutici sono costosi e delicati e che l'integrità del prodotto è di primaria importanza. E con la crescita della domanda globale, particolarmente nei mercati emergenti, di pari passo con una conformità ancora più rigorosa da parte dei regolatori, il settore dovrà affrontare una situazione critica a meno che non venga sviluppata una nuova generazione di filiere del freddo che possa supportare le aspirazioni di crescita ed allo stesso tempo salvaguardare i prodotti.

Si prevede che la spesa globale per la sanità raggiunga circa 1,3 bilioni di dollari entro il 2018 ed il World Economic Forum stima che entro il 2020 un terzo di tutta la spesa sanitaria globale avverrà nei mercati emergenti. I farmaci specialistici e la biologia sono una delle aree dalla crescita più rapida e gli Stati Uniti spendono in farmaci specialistici una somma che secondo la PricewaterhouseCoopers si quadruplicherà sino a 401,7 miliardi dollari in 5 anni, mentre per il resto del mondo si prevedono tassi di crescita simili.

La DHL, peraltro, ha affermato che questi prodotti farmaceutici assai delicati apportano nuove complessità alla filiera distributiva, dal momento che presentano tolleranze soggette a specifiche condizioni ed un elevato valore. Il costo dei trattamenti medici per paziente può giungere sino a 100.000 dollari e superare anche tale soglia, facendo sì che una singola consegna abbia un valore sino a 50 milioni di dollari.

Si prevede che la distribuzione di questi farmaci complessi e l'incremento della domanda globale alimentino approssimativamente il 60% della crescita della logistica della filiera del freddo raggiungendo i 13,4 miliardi di dollari nel 2020.

Angelos Orfanos, presidente della divisione scienze biologiche e sanità presso la DHL Customer Solutions & Innovation, ha commentato: "Il crollo delle filiere del freddo a causa di condizioni non appropriate può comportare la perdita di spedizioni per un valore di centinaia di migliaia di dollari.

A lungo termine, ciò può portare ad un danno per la reputazione, al calo delle vendite, ad una potenziale diminuzione del valore azionario ed addirittura può mettere a rischio i pazienti.

Ci sono forti interessi in gioco ed una filiera del freddo più intelligente è necessaria per far fronte a tali sfide.

Man mano che le scienze biologiche ed il settore sanitario si espandono e si trasformano al fine di far fronte alle sempre maggiori esigenze del mondo, i fornitori di logistica hanno bisogno di investimenti speciali in ricerca e sviluppo al fine di essere in grado di offrire le conoscenze necessarie per assicurare cure mediche ed attrezzature ai pazienti.

In poche parole: una migliore logistica può contribuire ad una migliore sanità".

Secondo la ricerca, le scienze biologiche e le imprese del settore sanitario che desiderano superare le difficoltà inerenti al mantenimento dell'integrità del prodotto, a prescindere dalle condizioni climatiche affrontate nel corso della distribuzione a livello globale, avranno bisogno di realizzare una nuova generazione di filiere del freddo.

Lisa Harrington, presidente del gruppo Harrington e Robert H. Smith, ricercatore capo della School of Business della University of Maryland, nonché autore della ricerca, raccomandano alle imprese di collaborare con i fornitori di servizi logistici che dispongono di infrastrutture appropriate in funzione e possono assicurare progressi di rilievo a livello globale.

“L'assicurazione dell'integrità del prodotto richiede che l'infrastruttura fisica sia stata progettata ed utilizzata per i soli prodotti relativi alle scienze biologiche” afferma la Harrington.

“Ciò richiede anche la presenza in attività del personale giusto che comprenda pienamente la conformità alla filiera del freddo da un capo all'altro.

Quali fornitrici di prodotti salvavita, le imprese del settore delle scienze biologiche e della sanità hanno la responsabilità di proteggere la vita dei pazienti.



È decisivo assicurare che i loro prodotti arrivino in perfette condizioni. La collaborazione con il giusto fornitore di logistica può contribuire a tale scopo”.

Il libro bianco insiste affinché le società farmaceutiche realizzino partenariati caratterizzati da elevate prestazioni al fine di creare e gestire filiere distributive assai complesse della prossima generazione. Queste associazioni hanno bisogno di essere saldamente fondate sulla collaborazione a livello sia strategico che tattico, tutte quante concentrate su una meta comune: il servizio alla salute del paziente.

“Nell'attuale situazione di mercato, regolato da requisiti di più rigorosa conformità, un robusto materiale d'imballaggio non basta ad assicurare una costante gamma di temperatura per un prodotto” sostiene Nigel Wing, responsabile globale per le scienze biologiche e la sanità della DHL Global Forwarding.

“Se non viene integrato da due decisivi fattori fondamentali – una rete altamente specializzata e conforme nonché procedure e personale appropriati – il solo imballaggio non può fare il lavoro. Movimentare queste merci attraverso

le frontiere, specialmente nei mercati emergenti, richiede competenze e precisione che attualmente solo pochi possono assicurare.

Ad esempio, la DHL impiega farmacisti in tutto il mondo per sovrintendere alle nostre operazioni, assicurando la nostra conformità agli standard di prodotto e sicurezza personale ed aiutandoci a migliorare la qualità ad ogni anello della filiera distributiva”.

Secondo il rapporto, le filiere del freddo minori devono essere costanti e solide, adottando modi per mitigare i rischi e le perdite e dotandosi di forti capacità nell'affrontare ogni evenienza e di procedimenti proattivi per la soluzione dei problemi. Soprattutto, esse devono essere realizzate basandosi su quattro elementi fondamentali:

- una rete altamente specializzata e conforme finalizzata a movimentare i prodotti in modo efficiente, proteggendo nel contempo la loro integrità;
- procedure coerenti a livello globale: politiche e procedure che riducano il rischio;
- imballaggio appropriato ai rischi, alla tecnologia, ai costi, ad una perfetta lavorazione;
- strategia dei costi complessiva: comprende la valutazione del rischio ed il costo reale per la società della mancata riuscita.

Nel rapporto si legge che nel loro cammino verso la filiera del freddo “di prossima generazione”, le imprese farmaceutiche dovrebbero implementare un terzo fattore essenziale nelle loro filiere della distribuzione. Si tratta dell'imballaggio e di trovare il giusto equilibrio fra costi e rischio.

Oggi, i caricatori possono scegliere fra soluzioni attive e passive. Peraltro, nell'assumere le proprie decisioni, i produttori debbono prendere in considerazione una vasta gamma di fattori, come il valore del prodotto, le sue esigenze di gestione della temperatura, i requisiti di conformità alla normativa, il rischio per il cliente ed il mercato, nonché il costo complessivo.

Infine, il quarto elemento fondamentale di una filiera distributiva più intelligente è rappresentato da una migliore gestione dei costi. Secondo lo studio, molto spesso le imprese basano le proprie decisioni sulla filiera della distribuzione sui costi diretti a loro visibili, ad esempio i costi del trasporto o dell'imballaggio. Tuttavia, quella è solo la punta dell'iceberg.

I potenziali costi indiretti come le perdite del prodotto, il rischio di immagine e le questioni normative normalmente non vengono contabilizzati in diversi dipartimenti di un'organizzazione.

*(da: lloydsloadinglist.com, 19 giugno 2015)*

**IN CALENDARIO**

- 7-11 Sep PIANC-SMART RIVERS 2015 Buenos Aires, Argentina
- 17-18 Sep 10th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2015 Mumbai, India
- 14-20 Sep Genoa Shipping Week, Genova, Italy
- 22-25 Sep NEVA 2015 St. Petersburg, Russia
- 26-28 Oct 6th Global Free Trade & Special Economic Zones Summit Dubai, UAE
- 29-30 Oct 13th Intermodal Africa 2015 Lusaka, Zambia
- 25-26 Nov 14th Intermodal Africa 2015 Lagos, Nigeria
- 8-9 Dec TOC Middle East in Dubai Dubai, UAE

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.