



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
www.ciscoconsultant.it

ANNO XXXIII
Numero del 31 luglio 2015

NOTIZIE C.I.S.CO.

GENOA SHIPPING WEEK: C.I.S.CO. PROMUOVE IL PROGETTO "CONTAINER IN CITTÀ	Pag. 3
SEMINARIO TECNICO DI C.I.S.CO. E PROPELLER SUL CARGO TRANSPORT UNIT CODE 2014 IMO ILO UNECE	" 4

PORTI

FMC ALLA RICERCA DI SOLUZIONI PER LA CONGESTIONE NEI PORTI DEGLI STATI UNITI	" 6
--	-----

TRASPORTO MARITTIMO

I TRAFFICI LOCALI IN ESTREMO ORIENTE DANNO NUOVO SLANCIO ALLE NAVI PIÙ PICCOLE DATO L'AUMENTO DELLA DOMANDA DI NUOVI SERVIZI	" 9
---	-----

TRASPORTO FERROVIARIO

LA UPS ESPANDE IL SERVIZIO FERROVIARIO CINA-EUROPA CON OPZIONE DI CARICO PARZIALE	12
---	----

TRASPORTO INTERMODALE

TRASPORTO COMBINATO STRADA-ROTAIA: L'AMERICA DÀ L'ESEMPIO	" 14
---	------

TRASPORTI ED AMBIENTE

LE EMISSIONI DI CARBONIO: CHE COSA C'È IN SERBO PER IL TRASPORTO MARITTIMO?	" 17
---	------

LEASING

LE TARIFFE DI LEASING DI EQUIPAGGIAMENTO CONTAINERIZZATO FANNO REGISTRARE UN RECORD NEGATIVO	" 22
---	------

LOGISTICA

LA GLOBAL LOGISTICS PROPERTIES CREA UN FONDO DI 7 MILIARDI DI DOLLARI PER LE INFRASTRUTTURE LOGISTICHE IN CINA	" 24
---	------

LEGISLAZIONE

SPEDIZIONIERI E FORNITORI DI LOGISTICA INTEGRATA SARANNO COLORO CHE PIÙ PROBABILMENTE DOVRANNO SOSTENERE IL PESO MAGGIORE DELLE NUOVE NORMATIVE SUL PESO DEI CONTENITORI	Pag. 26
--	---------

STUDI E RICERCHE

SECONDO LA DREWRY LE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE SARANNO FORTUNATE SE RIUSCIRANNO A CHIUDERE IN PAREGGIO IL 2015	" 28
--	------

IN CALENDARIO	" 31
----------------------------	------

31 luglio 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".



Hanno aderito all'iniziativa:

Camera di Commercio di Genova
 Assoportiti – Associazione dei Porti Italiani
 Autorità Portuale di Genova
 Autorità Portuale di Palermo
 Assagenti – Associazione Agenti Raccomandati Mediatori Marittimi
 Assiterminal – Associazione Italiana Terminalisti Portuali
 BIC - Bureau International Des Containers (*Partner Istituzionale*)
 Rina Intermodal Srl
 Co.Re.Ma.S. Srl
 Gruppo Scerni
 Grandi Trasporti Marittimi Spa
 Europea Servizi Terminalistici Srl
 Phoenix International Srl
 Università di Genova
 C.I.S.Co.
 Terminal San Giorgio Srl

Per ulteriori informazioni: info@ciscoconsultant.it

SEMINARIO TECNICO DI C.I.S.CO. E PROPELLER SUL CARGO TRANSPORT UNIT CODE 2014 IMO ILO UNECE

C.I.S.Co. e Propeller Club, con il patrocinio della Camera di Commercio di Genova ed in collaborazione con Cordstrap Italia S.r.l., hanno presentato il 7 Luglio scorso presso la sede camerale il Cargo Transport Unit Code 2014 IMO ILO UNECE.



Alla presentazione hanno partecipato in qualità di relatori Giordano Bruno Guerrini (Segretario

C.I.S.Co.), Francesco Apeddu (Cordstrap Italia S.r.l.), Dario Tofani (Cordstrap Italia S.r.l.), Giorgia Boi (Università di Genova - The International Propeller Club, Port of Genoa), Salvatore Tabascio (Marine Cargo Surveyor), Marco Muilwijk (Senior Application Specialist), Emiliano Regoli (Cordstrap Italia S.r.l.) e Piergiorgio Tammaro (Cordstrap Italia S.r.l.).

La trasformazione della raccolta delle regole di caricazione dei mezzi, da raccomandazione generica a codice strutturato ed opponibile in giudizio verso gli inadempienti, fornisce ora regole certe e condivise alla comunità dei giuristi, degli ispettori e dei partecipanti alla filiera del trasporto.

Edito da IMO, ILO e UNECE il Codice 2014 non è ancora tradotto in italiano ed è quindi stato utilissimo discuterne tra gli addetti al lavoro che hanno sfidato il caldo africano per raccogliersi in numero nutrito e dialogare con i disponibili relatori.



È stato molto interessante il confronto pratico ideato da Cordstrap Italia, socio di C.I.S.Co., che ha contribuito ad animare interattivamente la platea sul tema specifico dei mezzi di ancoraggio e fissaggio delle merci, proiettando filmati, interagendo con il pubblico di esperti e stimolandolo con "esercizi" in wifi condiviso.

Una giornata di studio ed esercitazione che si è chiusa con la promessa di rivedersi ad ottobre sul campo per sperimentare quanto appreso teoricamente.

Gli interessati sono invitati a prenotarsi per la giornata esterna di studio/esercizio.

PORTI

FMC ALLA RICERCA DI SOLUZIONI PER LA CONGESTIONE NEI PORTI DEGLI STATI UNITI

La FMC (Commissione Marittima Federale degli Stati Uniti) ha dichiarato che la risoluzione della congestione presso i terminal container rappresenta "per molti versi oggi la più critica e rilevante questione correlata ai traffici".

Un rapporto di 83 pagine della FMC sulla congestione nei porti statunitensi, basato sui riscontri di quattro forum pubblici svoltisi presso importanti porte d'accesso nel corso della crisi della filiera distributiva nella seconda metà del 2014, è stato pubblicato il 14 luglio.

Esso identifica le sei questioni maggiormente discusse in occasione dei forum cui occorre far fronte al fine di migliorare le prestazioni logistiche della nazione, che attualmente stanno dietro a quelle di paesi europei quali la Germania, i Paesi Bassi, il Belgio ed il Regno Unito, dove tutti i porti hanno dovuto contrastare e sconfiggere la congestione nei terminal ed a terra negli ultimi anni.

Il rapporto, che si può consultare sul sito:

http://www.fmc.gov/assets/1/Page/PortForumReport_FINALwebAll.pdf

si concentra su: investimenti di capitali e pianificazione; disponibilità di chassis; operazioni navali e terminalistiche; tempi di lavorazione del carriaggio e dell'autotrasporto; estensione dei pass orari/molo; infine, collaborazione e comunicazioni fra soggetti interessati.

La FMC afferma che rimangono quesiti in ordine a se il piazzale contenitori e le infrastrutture terrestri siano in grado di provvedere ai maggiori volumi di container scaricati dalle navi più grandi impiegate dai vettori marittimi, se le linee di navigazione containerizzate siano preparate a pagare per le risorse aggiuntive richieste per la lavorazione di queste navi e se gli operatori terminalistici dispongano della flessibilità di forza-lavoro necessari a smaltire i carichi arretrati.

Le operazioni con gli chassis sono state ritenute da molti come un fattore-chiave dei ritardi verificatisi a terra e molto più di un punto critico che ha afflitto le operazioni intermodali dal momento in cui i vettori marittimi hanno deciso di privarsi del parco chassis di loro proprietà.

Riflettendo il fatto che i vettori marittimi da sempre li hanno forniti negli Stati Uniti, gran parte di loro continuano ad essere immagazzinati e mantenuti nei terminal marittimi "in un ambiente operativo relativamente difficile".

Il problema, espresso da molte preoccupazioni in seno all'autotrasporto nei forum, è che gli chassis sono soggetti a danni.

Infatti, agli autisti – quando individuano uno chassis disponibile – è richiesto di effettuare una ispezione preliminare al viaggio al fine di verificare le sue condizioni, come quelle relative ai perni di sicurezza, alle gomme ed ai parafranghi.

Se vengono riscontrati problemi anche di minore entità, i camionisti sono



obbligati a portare l'unità in una officina di riparazione oppure a correre il rischio di commettere una violazione del codice stradale.

Di conseguenza, l'autista perde troppo tempo a cercare in giro per i terminal uno chassis in buone condizioni.

Nei forum si è convenuto che attualmente non ci sono abbastanza chassis per provvedere alle richieste, specialmente nel corso dell'alta stagione, e che quelli disponibili sono spesso danneggiati.

Un partecipante ha suggerito di rendere l'area interna al terminal dove vengono presi gli chassis "più simile ad un piazzale per il noleggio di autovetture".

La FMC ha sottolineato che l'introduzione di cosiddetti gruppi di chassis "grigi" presso certi porti degli Stati Uniti ha comportato un miglioramento della situazione.

Tale è l'importanza di questi traffici per le condizioni dell'economia degli Stati Uniti, che la FMC afferma di stare valutando la possibilità di istituire un comitato consultivo aggiuntivo, con a capo esperti del settore, che dovrebbe lavorare con la Commissione al fine di identificare e contribuire a risolvere la congestione presso i porti containerizzati.

Afferma il presidente Mario Cordero: "I traffici internazionali fanno affidamento sui porti del nostro paese, pertanto la congestione dei porti è una questione fondamentale a livello della filiera distributiva internazionale".

(da: theloadstar.co.uk, 16 luglio 2015)

TRASPORTO MARITTIMO

I TRAFFICI LOCALI IN ESTREMO ORIENTE DANNO NUOVO SLANCIO ALLE NAVI PIÙ PICCOLE DATO L'AUMENTO DELLA DOMANDA DI NUOVI SERVIZI

Scrive Alphaliner che i traffici locali in Estremo Oriente continueranno ad alimentare la domanda di portacontainer quest'anno, dal momento che i vettori stanno sviluppando ulteriori servizi regionali in Asia Orientale.

Entro la fine di giugno, sulla base dei dati di Alphaliner, sono stati lanciati almeno 33 nuovi circuiti settimanali in ambito Estremo Oriente.

Questi 33 servizi assorbono qualcosa come 98 navi, superando tutte le altre direttrici di traffico in termini di numero di navi introdotte.

La maggior parte dei nuovi circuiti si concentra per lo più su traffici infraregionali, laddove pochi servizi sono orientati sui feeder.

La domanda per le navi nel settore dei traffici locali in ambito estremo-orientale spazia nella gamma da 500 a 5.000 TEU, spingendo verso l'alto le tariffe di noleggio per queste navi.

Metà della navi prese in carico sono nella fascia da 1.000 a 2.000 TEU, il tradizionale cavallo di battaglia dei traffici di shortsea.

Tali navi consentono l'accesso a diversi porti popolari ma limitati quanto a dimensioni come Bangkok, Haiphong e Yangon.

Ulteriori 27 unità di circa 2.000 TEU sono state inoltre introdotte nelle rotte Asia settentrionale-Asia sudorientale.

Le navi più grandi utilizzate nei nuovi servizi locali in ambito Estremo Oriente quest'anno sono state le unità da 4.500 TEU impiegate dalla OOCL nel servizio NPS (Cina settentrionale/Busan-Sud Est asiatico) del vettore, lanciato inizialmente a gennaio con navi da 2.500 TEU ma in seguito aggiornato negli ultimi due mesi sino alla scala di 4.500 TEU.

I traffici transpacifici, specialmente quelli della rotta completamente marittima Estremo Oriente-Costa Orientale USA, d'altro canto motivano la domanda di navi più grandi.

Sei nuovi allacciamenti Estremo Oriente-Costa Orientale USA lanciati ad aprile di quest'anno aggiungeranno qualcosa come 60 navi su questa sola rotta, comprese 50 unità panamax.

Solo uno dei nuovi allacciamenti completamente marittimi percorre la rotta più lunga di Suez, che consente l'uso di navi overpanamax.

Anche il settore Estremo Oriente-Costa Occidentale USA ha incamerato una dozzina di nuove navi nella gamma da 5.000 a 6.000 TEU.

Ciò è stato dovuto alla ristrutturazione di diversi allacciamenti esistenti così come al rilancio dei circuiti sospesi nel corso della fiacca stagionale invernale, coinvolgendovi i servizi della CKYHE/PIL/Wan Hai e della G6.



Ciò ha contribuito a sistemare in parte il tonnellaggio in eccesso che era stato tenuto artificialmente occupato dalla congestione dei porti della costa occidentale statunitense lo scorso inverno.

Anche il settore transatlantico è stato un importante motivatore, avendo rilevato qualcosa come 35 unità aggiuntive da 1.500 a 5.000 TEU da gennaio.

Quest'anno sono stati lanciati sette nuovi allacciamenti transatlantici, quattro dei quali sulla rotta Nord Europa-Costa Orientale USA, due su quella Mediterraneo- Costa Orientale USA ed una su quella Nord Europa-Costa Occidentale USA.

L'intensa domanda sulle rotte transpacifiche e transatlantiche contrasta con la debolezza nel settore Asia-Europa, nel quale quest'anno non è stato introdotto alcun allacciamento.

Il numero complessivo di partenze settimanali alla volta del Nord Europa è diminuito da 22 a 21 a causa del consolidamento dei servizi della Maersk e della MSC in seguito all'implementazione dei servizi dell'alleanza 2M a gennaio.

Tuttavia, la capacità settimanale sulla rotta Asia-Europa si è nondimeno incrementata del sei per cento dall'inizio dell'anno.

L'incremento deriva dall'introduzione di ULCVs (grandissime portacontainer) di nuova costruzione da 14.000 a 19.000 TEU.

Finora, 24 unità ULCVs di oltre 14.000 TEU sono state consegnate quest'anno, tutte quante assegnate alla rotta Asia-Europa al fine di rimpiazzare le più piccole navi da 8.000-10.000 TEU.

Nelle direttrici di traffico nord-sud, la domanda si è relativamente attenuata.

Nella rotta Estremo Oriente-Medio Oriente/Subcontinente indiano si è assistito al lancio di due nuovi allacciamenti, in cui vengono utilizzate 14 navi da 5.000-8.000 TEU.

La domanda aggiuntiva nei traffici Estremo Oriente-Baia del Bengala e per i raccordi locali Medio Oriente/Subcontinente indiano ha assorbito altre sette unità di 1.000-1.800 TEU.

Nel 2015 non è stato introdotto alcun nuovo allacciamento Estremo Oriente-Africa ed anche il settore sudamericano finora quest'anno è stato relativamente tranquillo.

Tuttavia, il Sudamerica assisterà presto ad una importante riorganizzazione sia nella rotta Estremo Oriente-Costa Orientale del Sudamerica sia in quella Estremo Oriente-Costa Occidentale del Sudamerica a luglio a causa del ripristino della copertura da parte di Hapag-Lloyd e Hamburg Süd i questi due traffici in seguito alla loro recente acquisizione della CSAV e della CCNI.

Ci si aspetta che il maggiore incremento di capacità provenga dal settore Estremo Oriente-Costa Occidentale del Sudamerica, in cui il partenariato di recente costituzione fra Hapag-Lloyd, Hamburg Süd, CMA CGM e CSCL offrirà tra partenze settimanali.

Nel contempo la MSC dovrebbe ritirarsi dai propri circuiti congiunti con i vettori sopra menzionati, istituendo un proprio servizio indipendente.

Anche la Hanjin e la HMM si ritireranno dalle proprie intese relative a questo traffico e si assoceranno con la nuova arrivata Yang Ming per lanciare un nuovo servizio congiunto a luglio.

Questi cambiamenti comporteranno l'introduzione di cinque nuovi allacciamenti Estremo Oriente-Costa Occidentale sudamericana che andranno a sostituire i tre attuali allacciamenti, con un aumento della capacità comprendente navi aggiuntive da 4.500 e 8.000 TEU.

(da: shippinggazette.com, 20 luglio 2015)

TRASPORTO FERROVIARIO

LA UPS ESPANDE IL SERVIZIO FERROVIARIO CINA-EUROPA CON OPZIONE DI CARICO PARZIALE

La UPS ha annunciato il 15 luglio di avere aggiunto un'opzione di LCL (contenitore a carico parziale) alle spedizioni ferroviarie Cina-Europa.

Il servizio è disponibile da Zhengzhou ad Amburgo e diventa parte del portafoglio di servizi multimodali di trasporto merci UPS Preferred®.

La UPS aveva istituito una soluzione di FCL (contenitore a carico completo) dalla Cina all'Europa a giugno del 2014.

Il portafoglio UPS Preferred® combina trasporto aereo, ferroviario, marittimo e/o terrestre al fine di aiutare le imprese ad equilibrare la velocità ed i costi della filiera distributiva per soddisfare le esigenze della clientela.

La crescita dei traffici in Cina ed Unione Europea – i maggiori partner commerciali a livello mondiale degli ultimi 10 anni – è stata valutata in più di 600 miliardi di dollari nel 2014 e ci si aspetta che raggiunga i 1.000 miliardi di dollari entro il 2020.

L'espansione da parte della UPS del suo portafoglio di prodotti ferroviari in Cina riflette l'impegno della società in relazione agli sviluppi infrastrutturali lungo la Cintura Economica della Via della Seta.

Questa espansione coincide con la trasformazione del settore manifatturiero cinese da modello a basso costo ed alti volumi ad un approccio più innovativo, incentrato sulla qualità e sul cliente.

"I nostri clienti guardano alla UPS alla ricerca di soluzioni per ampliare il loro raggio d'azione in nuovi mercati, equilibrando nel contempo i costi delle attività" afferma Jens Poggensee, presidente spedizioni merci della UPS Europe.

Il servizio LCL UPS Preferred™ assicura ai nostri clienti nuove opzioni di trasporto predisposte sulla base della domanda sempre maggiore in una delle direttrici commerciali più grandi e trafficate del mondo".

I clienti che hanno tratto vantaggio dal servizio ferroviario FCL Cina-Europa della UPS hanno sperimentato risparmi sui costi sino al 65% nei confronti del

trasporto merci aereo e risparmi sui tempi di quasi il 40% rispetto al tradizionale servizio marittimo FCL sulle medesime direttrici.

Oltre ad assicurare ai clienti opzioni più veloci ed economiche, queste alternative ferroviarie rappresentano una possibilità di scelta maggiormente eco-compatibile rispetto al trasporto aereo e marittimo, consumando meno energia e producendo minori emissioni di carbonio.



Le soluzioni di contenitore a carico completo vengono offerte da Chengdu a Łódz in Polonia e da Zhengzhou ad Amburgo, in Germania.

La combinazione di movimentazioni ferroviarie con le reti di autotrasporto di origine/destinazione mette la UPS in grado di fornire il servizio ai clienti in tutta la Cina e l'Europa.

Il servizio settimanale porta a porta è supportato dalla tecnologia tracking della UPS che assicura completa visibilità ed aggiornamenti in tempo reale relativi alla situazione delle spedizioni attraverso sia il tracking UPS.com sia la tecnologia GPS.

Esso comprende anche misure di sicurezza ed opzioni per il controllo della temperatura.

(da: theloadstar.co.uk, 15 luglio 2015)

TRASPORTO INTERMODALE

TRASPORTO COMBINATO STRADA-ROTAIA: L'AMERICA DÀ L'ESEMPIO

L'AAR (Association of American Railroads), l'associazione delle ferrovie americane, ha riferito⁽¹⁾ nel 2014 di un record storico per il numero di consegne trasportate mediante intermodale ferroviario, l'equivalente del trasporto combinato strada-rotaia in Europa dall'altro lato dell'Oceano Atlantico.

I 13,5 milioni di consegne spedite rappresentano una cifra di quasi il 60% maggiore di quanto conseguito dal trasporto combinato europeo.

Che insegnamento dovrebbe trarne l'Europa?

Anche se la crisi economica ha causato una flessione nel trasporto intermodale ferroviario negli Stati Uniti, esso poi si è prontamente ripreso ed è tornato alla sua solida dinamica di crescita di prima della crisi.

Di conseguenza, il settore ha raggiunto un nuovo record storico nel 2014 avendo trasportato 13,5 milioni di consegne.

Considerando che le infrastrutture ferroviarie degli Stati

Uniti sono più meno le stesse quanto a lunghezza di quelle dell'Unione Europea (mentre la sua popolazione è di un terzo minore, la sua estensione territoriale è due volte maggiore ed il suo PIL è quasi lo stesso) ci si potrebbe logicamente domandare: perché l'Unione Europea non è capace di ottenere le stesse prestazioni?



La domanda è specialmente valida poiché ci si sta preparando per la revisione di medio termine del Libro Bianco dei Trasporti della Commissione Europea, che prevede un importante dirottamento modale dall'autotrasporto a lungo raggio verso modalità maggiormente sostenibili di trasporto⁽²⁾, al fine di contribuire sostanzialmente alla riduzione dell'impronta di carbonio del trasporto nell'Unione Europea.

Le unità di carico intermodali⁽³⁾ vi si adattano meglio rispetto all'unità di spedizione preferita da gran parte dei settori economici, vale a dire il camion a carico completo.

Ed il trasporto combinato offre il metodo industrializzato più efficiente per il trasbordo fra le varie modalità che compongono una filiera di trasporto intermodale.

Quindi, occorre domandarsi: perché il trasporto combinato europeo non è alla pari oggi con la sua controparte statunitense?

Le riflessioni sull'intermodalità hanno costituito una importante motivazione fra quelle che hanno indotto l'imponente serie di investimenti per 575 miliardi di dollari correlati al trasporto merci ferroviario effettuati dal 1980 al 2014 negli U.S.A.

Questa cifra – pari a più di 40 centesimi per ogni dollaro di ricavo dal trasporto merci ferroviario – comprende i 28 e i 29 miliardi di dollari rispettivamente relativi al 2013 ed al 2014 e tutti questi investimenti sono stati pagati con fondi propri delle ferrovie e non con le risorse dei contribuenti.

Questo accade perché la struttura normativa degli Stati Uniti realizza uno scenario stabile al fine di rendere il trasporto merci ferroviario allettante per l'investimento privato di capitali.

Traffici internazionali estesi ed in crescita, caratteristica questa che è propria anche dell'economia europea, così come parametri tecnici standardizzati (lunghezza dei treni, carico assiale, segnalazioni, eccetera) sono le colonne portanti aggiuntive di questa crescita dinamica.

Si prevede che la quota del trasporto intermodale cresca negli Stati Uniti poiché è chiaro che il trasporto merci ferroviario richiede investimenti di capitale di gran lunga più convenienti di quelli costerebbero per lo sviluppo nelle autostrade nel caso di uso dei camion.

Ed ancora non abbiamo ancora considerato la minore intensità della forza lavoro, dell'energia e delle emissioni di carbonio, così come le superiori prestazioni in termini di incolumità personale e sicurezza offerte del trasporto merci ferroviario, in particolare se confrontate con quelle dell'autotrasporto.

Di conseguenza, la CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), la ERFA (European Rail Freight Association) e la UIRR (International Union for Road-Rail Combined Transport) invitano il legislatore europeo ad imparare la lezione degli americani ed a concentrare i propri sforzi nella realizzazione di una struttura normativa dell'Unione Europea che:

- renda gli investimenti nel trasporto merci ferroviario allettanti per il capitale privato;
- assicuri che la concorrenza fra le varie modalità di trasporto si basi sui loro meriti tecnici intrinseci, tenendo presente la loro rispettiva forza in termini di capitale, energia e forza lavoro;
- contribuisca allo sviluppo di un'Europa più vivibile mediante la progressiva affermazione di un trasporto merci sostenibile su distanza più lunghe fondato sul principio intermodale.

Note:

1. <https://www.aar.org/BackgroundPapers/Rail%20Intermodal.pdf#search=rail%20intermodal>;
2. Ferrovia a trazione elettrica, idrovie interne e short sea shipping (navigazione costiera);
3. Contenitori, casse mobili e semirimorchi.

(da: uirr.com, 9 luglio 2015)

TRASPORTI ED AMBIENTE

LE EMISSIONI DI CARBONIO: CHE COSA C'È IN SERBO PER IL TRASPORTO MARITTIMO?

Approssimandoci ad un'ennesima tornata di negoziati internazionali sul clima, questa volta a dicembre a Parigi, è il momento di fare il punto sullo status quo del trasporto marittimo in relazione alle emissioni di CO₂ (anidride carbonica).

Sebbene la questione delle acque di zavorra ed i requisiti più rigorosi attinenti alle Aree di Controllo delle Emissioni ultimamente possano essere stati al centro dell'attenzione degli armatori, i legislatori si stanno dando da fare anche in relazione alle emissioni di CO₂.

La questione del CO₂ è alquanto complessa a causa della molteplicità dei soggetti interessati e della sua natura più politica che tecnica.

Anche se i regolamenti marittimi vengono tradizionalmente portati avanti dall'IMO, il CO₂ fa parte di un complesso affresco di politiche e negoziati internazionali, regionali e nazionali.



Il nocciolo della questione sta nel fatto che i processi politici in cui gli interessi marittimi hanno una trascurabile voce in capitolo possono essere strumentali al fine di determinare la direzione della normativa marittima sul CO₂.

Regolamenti internazionali dell'IMO

Vale la pena di ricordare che alcuni anni addietro c'era stato un forte impulso a sviluppare un procedura tariffaria o commerciale relativa al carbonio per il trasporto marittimo.

Le accese discussioni all'IMO avevano sottolineato la spaccatura esistente fra nazioni sviluppate ed in via di sviluppo; la medesima spaccatura finora ha dimostrato di essere una barriera quasi insormontabile per il raggiungimento di un esauriente accordo internazionale sul clima.

Impossibilitata a raggiungere un unanime consenso, l'IMO ha sospeso le procedure di mercato per la regolamentazione del CO₂ e ha invece concentrato la propria attenzione sull'efficienza energetica.

Il risultato è stato un ampio accordo sull'Indice dei Modelli di Efficienza Energetica (EEDI) e sul Piano di Sviluppo dell'Efficienza Energetica delle Navi (SEEMP).

In termini pratici, si tratta del primo accordo internazionale in assoluto sulle emissioni di CO₂ in tutti i settori: è un bel risultato per l'IMO.

Ciononostante, un certo numero di paesi sono stati dell'avviso che questo risultato non sia neanche lontanamente sufficiente se il settore marittimo deve mettersi in condizione di contribuire ad una reale riduzione delle emissioni di CO₂ ed all'ottenimento del ben noto obiettivo dei 2°C dei negoziati internazionali sul clima.

Sono pertanto stati proposti diversi procedimenti finalizzati a migliorare l'efficienza operativa delle navi.

Generalmente, questi seguono un approccio a tre fasi: la raccolta dei dati, lo sviluppo ed il collaudo di una metodologia di calcolo dell'efficienza ed il lancio finale del procedura quale standard obbligatorio delle prestazioni.

Non sono state definite cronologie temporali; si sa solo che ciascuna fase richiederà un certo numero di anni.

Le proposte sono state energicamente osteggiate da un certo numero di parti che ritengono che lo sviluppo di regole sull'efficienza operativa per le navi non sia né fattibile né appropriata.

Attualmente, l'IMO si è perciò limitata a sviluppare una struttura solamente per il monitoraggio e la rendicontazione dei dati sul consumo di carburante delle navi.

Poiché l'accordo sul fatto di rendere obbligatorio anche solo questo limitato proposito sembra essere fuori portata, ci si aspetta che lo sviluppo di regole obbligatorie resti lento.

Secondo la DNV GL, la prima entrata in vigore possibile di requisiti internazionali obbligatori di rendicontazione potrebbe avvenire verso la fine di questo decennio.

La rendicontazione volontaria sul consumo di carburante potrebbe verificarsi prima, ma gli standard obbligatori sull'efficienza operativa con l'avallo dell'IMO restano una lontana prospettiva.

Regolamentazione locale nell'Unione Europea

L'Unione Europea è attualmente all'avanguardia per quanto attiene la regolamentazione del settore marittimo in ordine alle emissioni correlate al CO₂.

Dopo avere revocato la propria proposta di includere le navi nel sistema di scambio delle emissioni di anidride carbonica nell'Unione Europea, Bruxelles ha deciso di concentrarsi sullo sviluppo di un programma relativo ad un procedura denominato MRV (Monitoraggio, Rendicontazione e Verifica del CO₂) per il settore marittimo.

Adesso sono stati raggiunti degli accordi politici fra varie istituzioni dell'Unione Europea ed il Regolamento MRV diventerà parte della normativa europea il 1° luglio di quest'anno.

Gli armatori dovranno predisporre relazioni annuali per ogni nave per tutte le unità di oltre 5.000 t.l. che scalano i porti europei; la relazione dovrà comprendere informazioni quali i dati annuali sul CO₂ emesso, le distanze percorse ed i carichi trasportati.

Le relazioni sulle emissioni debbono essere verificate da personale accreditato, ad esempio società di classificazione soggette ad accreditamento nel 2017.

I dettagli tecnici del regolamento dovrebbero essere definiti entro la fine del 2016: gli armatori dovranno presentare i propri programmi di monitoraggio entro il 1° settembre 2017 ed il monitoraggio inizierà il 1° gennaio 2018.

Questo regolamento comporterà un impatto diretto sugli armatori sotto forma di raccolta e relazione obbligatorie dei dati, ma non vi è alcun costo inerente al CO₂ correlato ad esso.

Inoltre il regolamento potrà avere un effetto indiretto sul mercato del noleggio e sul valore delle navi di seconda mano, poiché Bruxelles renderà pubblicamente disponibili i dati raccolti, comprese le cifre sull'efficienza operativa di ogni nave.

L'Unione Europea ha dichiarato la propria intenzione di trasfondere la procedura MRV in un procedura sui prezzi e gli scambi del CO₂ in qualche momento del futuro, provvedendo in proprio o preferibilmente presso l'IMO.

Infine, Bruxelles ha anche espresso la propria volontà di ritirare il regolamento europeo MRV non appena l'IMO avrà sviluppato una procedura internazionale equivalente.

La DNV GL non prevede che l'Unione Europea adotti iniziative sui costi del CO₂ nel corso di questo decennio, ma ci si aspetta di assistere a sviluppi in tal senso entrando negli anni '20.

I negoziati politici in occasione della *UNFCCC The international climate negotiations COP21* (conferenza sul clima) di Parigi a dicembre di quest'anno hanno quale obiettivo dichiarato quello di raggiungere un esauriente accordo internazionale che dovrebbe diventare effettivo nel 2020.

Esiste una remota possibilità che il trasporto marittimo e quello aereo vengano designati per provvedere ai finanziamenti – potenzialmente nell'ordine di 100 miliardi di dollari all'anno – da destinare al Fondo Verde per il Clima finalizzato ad agevolare l'adattamento alle modifiche climatiche ed alla attenuazione nei paesi in via di sviluppo.



Tale proposta è ancora in vita ed esiste ancora nell'attuale testo di negoziato.

La DNV GL ritiene assai improbabile che possa raggiungersi un accordo al riguardo; infatti, l'esito della COP21 stessa rimane in dubbio dato l'attuale stato del testo di negoziato e delle posizioni politiche correlate.

Tuttavia, se dovesse esservi una decisione a sorpresa alla COP21, l'aspettativa è che all'IMO ed alla ICAO (International Civil Aviation Organization) possa essere assegnato il compito di sviluppare procedimenti appropriati.

In tal caso, non si può prevedere che qualsiasi procedura di questo tipo possa entrare in vigore prima del 2020 al più presto.

In sostanza, ci si aspetta che la COP21 abbia solo un impatto trascurabile sul settore dello shipping ed anche nel caso di una decisione a sorpresa non ci si aspettano effetti tangibili sul settore prima dell'inizio del prossimo decennio.

Adesso, dove?

Le preoccupazioni in ordine alle emissioni di CO₂ derivanti dal trasporto marittimo non scompariranno dall'agenda dei decisori politici.

Tuttavia, ci si aspetta che la procedura MRV rappresenti il vero e proprio regolamento fondamentale per questo decennio.

C'è la ragionevole possibilità che l'IMO sviluppi una procedura di monitoraggio e relazione relativa al consumo di carburante, ma la DNV GL prevede che essa

all'inizio sia facoltativa, con un possibile passaggio all'obbligatorietà dopo qualche tempo.

Se l'IMO dovesse darsi da fare più rapidamente di quanto previsto e dovesse trovare un accordo sulla relazione obbligatoria inerente al consumo di carburante, si presume che nondimeno ciò comporti un impatto limitato sul settore.

Non ci si aspetta per questo decennio un obbligo imposto dall'IMO per le relazioni sull'efficienza energetica con requisiti minimi.

Si prevede che i negoziati internazionali sul clima abbiano un impatto diretto assai limitato sul trasporto marittimo, ma se in occasione della COP21 si dovesse raggiungere un accordo che riguardi anche lo shipping non si prevede che il suo impatto sia significativo prima del 2020.

È importante capire che anche se lo sviluppo di normative internazionali richiede tempo, raramente si desiste.

La DNV GL, pertanto, continuerà a darsi fare per modellare i regolamenti in modo che essi siano neutrali, tecnicamente validi e preferibilmente sviluppati dall'IMO.

(da: hellenicshippingnews.com, 13 luglio 2015)

LEASING

LE TARIFFE DI LEASING DI EQUIPAGGIAMENTO CONTAINERIZZATO FANNO REGISTRARE UN RECORD NEGATIVO

Secondo l'ultima edizione del rapporto sul leasing di contenitori pubblicato dalla ditta di consulenze marittime globali Drewry, le tariffe di noleggio di equipaggiamento containerizzato sono state nuovamente sotto pressione nel 2014 ed alla metà del 2015 i prezzi relativi alle nuove unità per carichi secchi hanno raggiunto il loro minimo degli ultimi dieci anni, mentre le tariffe di leasing sono diminuite sino al punto minimo di sempre.

Allo stesso modo, anche i prezzi dei container per carichi secchi usati hanno fatto registrare il punto più basso degli ultimi cinque anni, per lo più in linea con il calo dei costi dei nuovi equipaggiamenti ed anche a causa dell'aumento dei volumi di rivendita.



“Le prospettive per il 2015 sono nel senso che i prezzi di noleggio medi annualizzati dell’equipaggiamento containerizzato calino ulteriormente e raggiungano il loro punto minimo in relazione a più di un decennio, con nessuna previsione di miglioramento per il 2016” sottolinea Andrew Foxcroft, analista principale della Drewry per l’equipaggiamento containerizzato.

La flotta noleggiata di equipaggiamenti containerizzati ha incrementato le proprie dimensioni del 9% nel corso del 2014, un ritmo – questo - più rapido di quello del 2013 e ben al di sopra della tendenza di crescita fatta registrare dagli operatori di trasporto.

La flotta di proprietà delle linee di navigazione è aumentata di meno del 4% nel 2014, in confronto a meno del 2% all’anno per il 2012-13 combinati e pertanto rimane ad un livello basso storico.

Il persistere della debole crescita della flotta delle linee di navigazione è da attribuirsi alla loro duratura debolezza finanziaria, dal momento che ciò è migliorato solo leggermente nel corso degli anni 2014-15 quando l’impatto dei

minori costi operativi aveva apportato qualche sollievo fiscale di cui si sentiva molto la necessità.

In confronto, il settore del leasing di contenitori è stato ancora in grado di accedere al finanziamento concorrenziale.

Tutte e 15 le attuali principali società di noleggio contenitori hanno cambiato proprietà, sono state avviate o sono state assoggettate a qualche ristrutturazione finanziaria di rilievo nel corso dell'ultimo decennio, ed una grande fusione di flotte dovrebbe essere portata a compimento nel 2015.

L'intero settore del leasing sta inoltre affrontando un contesto di mercato più severo nel 2015.

I ritorni di cassa derivanti dal leasing di nuovo equipaggiamento sono rimasti inalterati nel corso del 2014 e finora nel 2015, e le tariffe giornaliere hanno continuato a diminuire in linea con il recente calo dei nuovi prezzi dei container.

(da: hellenicshippingnews.com, 22 luglio 2015)

LOGISTICA

LA GLOBAL LOGISTICS PROPERTIES CREA UN FONDO DI 7 MILIARDI DI DOLLARI PER LE INFRASTRUTTURE LOGISTICHE IN CINA

La GLP (Global Logistics Properties Ltd), quotata alla borsa di Singapore, ha dichiarato il 22 luglio di avere in programma la costituzione con sette investitori del suo secondo fondo relativo alle infrastrutture logistiche incentrato sulla Cina, con l'intento di investire sino a 7 miliardi di dollari nel settore per i prossimi quattro anni.

La GLP, che rappresenta il maggior fornitore di moderni magazzini logistici in Cina, ha detto che fra i suoi partner vi saranno fondi pensionistici nazionali e fondi sovrani attivi in Asia, Nordamerica e Medio Oriente.

La società afferma che al fondo - in cui la GLP detiene una quota del 56% - è stato assegnato un capitale di 7 miliardi di dollari.



Il settore in forte espansione dell'e-commerce in Cina deve far fronte ad una carenza di moderne infrastrutture di magazzinaggio.

La GLP stima che solo dal 20 al 30 per cento dei magazzini del paese siano classificati come moderni con sistemi di localizzazione completamente computerizzati e dotati della più recente tecnologia.

“Malgrado tutti i titoli sui giornali sul rallentamento del PIL, le vendite al dettaglio ed i consumi continuano ad essere alquanto sostenuti ed anche il commercio elettronico continuerà a crescere ed a penetrare nelle città di secondo e terzo livello” ha detto alla *Reuters* nel corso di un'intervista telefonica Ming Mei, amministratore delegato della GLP.

Mei ha dichiarato che gli attuali clienti rappresenteranno i due terzi delle nuove infrastrutture di deposito in Cina.

Ci si aspetta che il nuovo fondo della società, denominato CLF II, sviluppi 13 milioni di metri quadrati di infrastrutture; la GLP inizierà ad acquisire terreni alla fine di quest'anno e comincerà a costruire ad aprile del 2016.

Il primo fondo di investimento della GLP da 3 miliardi di dollari, lanciato a novembre del 2013, ha raggiunto la sua capacità di investimento.

Far i suoi clienti vi sono la JD.com ed il gruppo Alibaba.

Mei afferma che la stessa GLP ha investito 2 miliardi di dollari in Cina nell'anno finanziario terminato a marzo e che ha come obiettivo quello di investire almeno il 30% in più nell'attuale anno finanziario.

La GLP è operativa in 36 città cinesi ed alla fine di marzo disponeva di 11,8 milioni di metri quadrati di spazio per magazzini logistici finiti.

Essa è inoltre fornitrice di infrastrutture logistiche in Giappone, Brasile e negli Stati Uniti.

(da: cargobusinessnews.com/reuters.com, 22 luglio 2015)

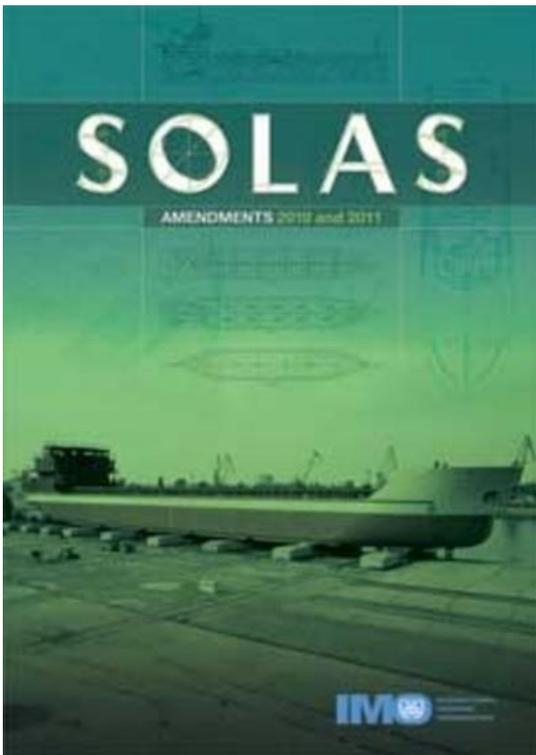
LEGISLAZIONE

SPEDIZIONIERI E FORNITORI DI LOGISTICA INTEGRATA SARANNO COLORO CHE PIÙ PROBABILMENTE DOVRANNO SOSTENERE IL PESO MAGGIORE DELLE NUOVE NORMATIVE SUL PESO DEI CONTENITORI

È probabile che gli spedizionieri di merci svolgeranno un ruolo centrale nella verifica dei pesi dei container quando le nuove regole relative al trasporto marittimo di merci saranno entrate in vigore l'anno prossimo.

I recenti emendamenti alle regole della Solas (Safety of Life at Sea), i quali comportano che i caricatori debbono verificare il peso dichiarato di un contenitore e dei suoi contenuti, dovrebbero divenire legge il 1° luglio 2016.

Tuttavia, il 9 luglio l'assicuratore di primo piano in materia di trasporto marittimo e filiere distributive TT Club ha affermato che gran parte dell'onere della verifica del peso probabilmente ricadrà sugli spedizionieri di merci e sui fornitori di logistica integrata che organizzano e prenotano le spedizioni di contenitori per conto dei caricatori.



“La complessa natura della logistica significa che il termine “caricatore” può comprendere in sé tutta una serie di persone impegnate nella contrattazione, nell’imballaggio e nel trasporto del carico” dichiara il TT Club.

“Tuttavia, come si legge nella guida del WSC, le relazioni commerciali chiave al riguardo sono quelle inerenti alla persona il cui nome viene riportato nella polizza di carico del vettore marittimo.

Così, in molti casi, la responsabilità della reale dichiarazione “verificata” resterà in capo ad uno spedizioniere di merci, all’operatore di logistica o ad un vettore non armatore.

Ciò significa che spesso si dovrà fare assegnamento su altri che dispongano di metodi certificati adeguati per la verifica di pesi lordi, in particolare quando si tratta di attività di consolidamento.

Naturalmente, molti fornitori di spedizioni omogenee disporranno già di sistemi avanzati, che richiedono semplicemente una qualche forma di certificazione nazionale” aggiunge la ditta assicuratrice.

Robert Windsor, dirigente per le politiche e la correttezza delle procedure alla Bifa (British International Freight Association), che è stato intensamente coinvolto nella stesura della guida per il trasporto merci nel Regno Unito pubblicato dalla MCA (Maritime and Coastguard Agency), ha dichiarato che ne saranno specialmente toccati gli spedizionieri di merci che organizzano il groupage e le spedizioni di carichi inferiori al contenitore completo, dal momento che essi diventerebbero il caricatore a tutti gli effetti.

Tuttavia, ha aggiunto, lo MCA aveva concordato con la Bifa di adottare il “principio della stretta di mano” per gli spedizionieri, specialmente con i caricatori regolari che già effettuato operazioni ai sensi del programma AEO (operatori economici autorizzati) o di altri programmi con “caricatore noto”.

Infatti, il testo in piccoli caratteri nella guida dello MCA conferma che gli spedizionieri che lavorano per i caricatori, consolidando diversi carichi in un contenitore oppure prenotando carichi in contenitore completo per proprio conto, possono accettare la verifica di un caricatore senza dover verificare da sé.

“Dove un carico presentato e correttamente contrassegnato viene rimesso da una pesatore verificato nel Regno Unito ad un altro per l’imbarco finale, non ci sarà bisogno che esso venga ripeso prima dell’imballaggio nel container, sebbene la responsabilità di assicurare che il peso lordo sia stato verificato con precisione resta in capo al caricatore indicato sulla polizza di carico” si legge.

Queste è quanto si legge nelle linee guida dello MCA, dal momento che gli emendamenti alla Solas, convertiti in legge dalla International Maritime Organization dell’ONU, “assegnano la responsabilità alle amministrazioni nazionali di porre in essere standard appropriati per la calibrazione e le modalità di certificazione” secondo il TT Club.

La verifica può essere effettuata mediante una pesatura effettiva ovvero fornendo il calcolo del peso del carico più la tara del contenitore.

Nel caso che la verifica non fosse messa a disposizione né del comandante della nave né del rappresentante del terminal, il contenitore non verrebbe caricato sulla nave.

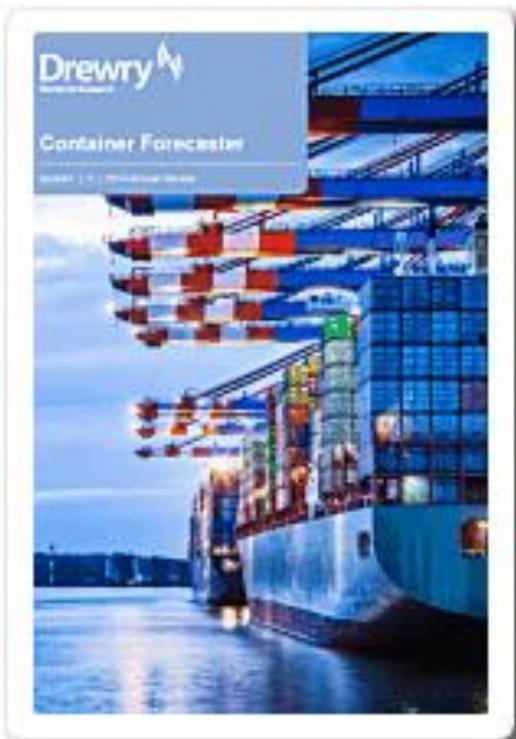
(da: theloadstar.co.uk, 10 luglio 2015)

STUDI E RICERCHE

SECONDO LA DREWRY LE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE SARANNO FORTUNATE SE RIUSCIRANNO A CHIUDERE IN PAREGGIO IL 2015

Secondo il rapporto *Container Forecaster* pubblicato ai primi di luglio dalla ditta di consulenze globali Drewry, una mistura tossica di eccesso di capacità, domanda debole ed aggressive pratiche tariffarie commerciali sta minacciando la redditività del settore della navigazione di linea per il resto del 2015.

La nuova prospettiva del mercato della Drewry rivede le proprie precedenti previsioni secondo cui i vettori avrebbero complessivamente generato profitti sino a 8 miliardi di dollari nel 2015.



La Drewry adesso afferma che secondo la propria prospettiva riveduta i vettori "saranno fortunati se riusciranno a raggiungere il punto di pareggio quest'anno", il che significa che alcune linee di navigazione torneranno ad essere in rosso alla fine dell'anno.

La ditta di consulenze aggiunge che l'unico modo per i vettori di porre rimedio a tale situazione è quello di intraprendere iniziative molto più radicali per far fronte all'eccesso di capacità che ora affligge "virtualmente tutti le principali rotte commerciali".

Malgrado i margini operativi dell'8% relativi al primo trimestre per il settore, i risparmi sui costi derivanti dal calo dei prezzi del petrolio sono stati trasferiti dai vettori ai caricatori sotto forma di tariffe di nolo più basse.

Ed in futuro, secondo la Drewry, le linee di navigazione lotteranno per continuare a ridurre i costi unitari in linea con l'erosione attesa delle tariffe di nolo data la stabilizzazione dei costi del bunker.

La Drewry stima che quest'anno le tariffe medie di nolo a livello mondiale diminuiranno al loro ritmo più veloce dal 2011, quando il calo dei ricavi unitari del settore aveva raggiunto il 10%.

Le prospettive dello sviluppo delle tariffe di nolo non sono state agevolate dalla diminuzione del 32% da un anno all'altro nel secondo trimestre delle tariffe a pronti nei quattro principali traffici di trasporto est-ovest.

La recente decisione da parte delle linee di navigazione appartenenti alla Ocean Three di rimuovere approssimativamente il 4% della capacità dal traffico Asia-Nord Europa dovrebbe agevolare le iniziative di incremento generale tariffario di luglio ed agosto dei vettori nello spingere verso l'alto le tariffe.

Ma in questo caso ed altrove ci vogliono iniziative più decise dal momento che le partenze a vuoto sono una soluzione soltanto temporanea.

A detta della Drewry, nella seconda metà del 2015 qualcosa come 129 navi da 8.000 TEU ed oltre devono ancora trovare una sistemazione in un certo numero di traffici.

L'utilizzazione media a livello mondiale nei viaggi principali è diminuita dell'83% nel corso del primo trimestre del 2015, sebbene questo fattore da solo non dovrebbe avere accelerato il peggioramento delle tariffe a pronti.

Tuttavia, la debolezza percepita nel settore ha spinto molte linee di navigazione ad assumere un atteggiamento da guerra tariffaria in un certo numero di rotte commerciali fondamentali.

Con l'eccezione dei traffici transatlantico in direzione ovest ed Asia-Medio Oriente, raramente si sono viste così scarse prestazioni in così tante importanti rotte tutte insieme.

Le tariffe di nolo a pronti hanno raggiunto punti minimi storici nell'Asia-Europa e nell'Asia-Costa Orientale del Sudamerica, che sono stati indotti dal timore dei vettori di perdere grandi quantità di carichi a vantaggio dei concorrenti mentre erano imminenti le consegne di unità di nuova costruzione.

Ogni trimestre apporta altre 10-15 ULCVs (grandissime portacontainer) al mercato ed il conseguente spostamento a cascata di tonnellaggio nei traffici transpacifico, latino-americano ed Asia-Medio Oriente sta avendo un autentico deleterio effetto a catena.

Neil Dekker, direttore delle ricerche sul trasporto marittimo containerizzato della Drewry, afferma: "Non ci sono abbastanza buone sistemazioni in cui possano essere collocate le navi di oltre 8.000 TEU senza provocare qualche danno all'equilibrio fra domanda ed offerta.

I vettori marittimi non vogliono che queste costose risorse restino ferme.

Il registro delle ordinazioni comincia ad essere fuori controllo, data l'aggiunta di altri 1,14 milioni di TEU da gennaio.

L'enfasi dei vettori nell'ordinare così tante grandi navi sta iniziando a ritorcersi contro di loro e praticamente tutti i principali traffici di linea principale sono afflitti da eccesso di capacità.

Stiamo entrando in una nuova era che sarà dominata da grandi navi e tutti i vettori marittimi devono pensare a fattori medi di riempimento nelle rotte principali pari all'80-85% di norma, piuttosto che del 90% o più.

Essi non possono continuare ad aggiungere capacità ed aspettarsi che poi non ci sia un notevole impatto sui ricavi unitari".

(da: gcaptain.com, 7 luglio 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.