



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticuario

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 30 settembre 2015

PORTI

I PORTI DELLA COSTA OCCIDENTALE STATUNITENSE STANNO VINCENDO
LA BATTAGLIA PER I TRAFFICI TRANSPACIFICI Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

SECONDO LA DREWRY SOLO IL CARBURANTE BUNKER A BUON MERCATO HA CONSENTITO
DI CONSERVARE LA REDDITIVITÀ DELLE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

UIC E CER DICONO LA LORO SULLE FERROVIE " 7

TRASPORTO STRADALE

AUTOTRASPORTO MERCI AFFLITTO DA NUOVI RITARDI ALLE FRONTIERE E DAI COSTI " 9

TRASPORTO INTERMODALE

MILITZER & MÜNCH: GROUPAGE DALLA CINA ALLA GERMANIA PER FERROVIA " 12

TRASPORTI ED AMBIENTE

GLI STATI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA CONFIDANO NELLA CAPACITÀ DELL'IMO
DI PROVVEDERE ALLA REGOLAMENTAZIONE DEI GAS SERRA DI ORIGINE MARITTIMA .. " 15

LEGISLAZIONE

IL SETTORE DEI TRASPORTI TEME CHE LA NORMATIVA SULLA VERIFICA DEI PESI
DEI CONTENITORI POSSA PORTARE IL CAOS FRA I CARICHI " 17

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LE PORTACONTAINER ULTRA-GRANDI HANNO PROBABILMENTE
"RAGGIUNTO IL LORO LIMITE DIMENSIONALE LOGICO" " 20

STUDI E RICERCHE

TIMORI PER IL MERCATO DEL NOLEGGIO DATA LA CRESCITA DELLA FLOTTA INUTILIZZATA
PER L'ARRIVO DI ALTRE MEGA-PORTACONTAINER Pag. 23

REEFER

KIWI-TAIWAN: INTER REPAIRS NORD CI PROVA! " 25

I NOLEGGIATORI DI CONTAINER INVESTONO IN REEFER POICHÉ I VETTORI SUBISCONO
LE CONSEGUENZE DELLO SCARSO TASSO DI UTILIZZAZIONE DEI REEFER " 27

IN CALENDARIO " 30

30 settembre 2015

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

PORTI

I PORTI DELLA COSTA OCCIDENTALE STATUNITENSE STANNO VINCENDO LA BATTAGLIA PER I TRAFFICI TRANSPACIFICI

I porti della costa occidentale degli Stati Uniti hanno gradualmente riguadagnato i traffici transpacifici perduti a favore dei loro rivali atlantici dopo che l'assai giustificata vertenza sindacale è stata risolta a febbraio e ci sono prove che suggeriscono come questa tendenza positiva sia continuata ad agosto.

All'inizio di settembre, i due maggiori porti situati sul litorale occidentale, Los Angeles e Long Beach, hanno riferito di una forte crescita dei contenitori ad agosto presso le proprie rispettive infrastrutture del 4 e del 23 per cento, avendo continuato a tornare indietro rispetto al loro deludente inizio dell'anno.

Nonostante non sia stato in grado di contrastare le impressionanti cifre di



crescita del proprio vicino, i volumi containerizzati di Los Angeles pari a 786.677 TEU hanno rappresentato il suo agosto più indaffarato dal 2006.

Nel porto di Long Beach, che ha movimentato 703.652 TEU, l'amministratore delegato Jon Slangerup ha dichiarato che lo scalo non ha mai visto volumi di carichi come questi nei suoi

104 anni di storia.

Da quel momento la maggior parte dei porti della costa orientale degli Stati Uniti, con la sola eccezione di New York/New Jersey, ha pubblicato i propri dati relativi ai traffici containerizzati che hanno mostrato un chiaro rallentamento della crescita containerizzata lungo il litorale atlantico.

L'Autorità Portuale della South Carolina ha riportato che i volumi di contenitori presso i propri terminal di Charleston sono aumentati del 4% ad agosto rispetto allo scorso anno sino a 170.528 TEU, che possono senz'altro avere

retto il confronto con il livello di crescita testimoniato a Los Angeles in termini percentuali ma che perdono il confronto in termini numerici.

Inoltre, non si tratta neanche lontanamente del livello cui lo scalo si era abituato finora quest'anno, nel quale esso ha regolarmente assistito ad una crescita a doppia cifra dei propri dati mensili.

A luglio, ad esempio, i traffici sono stati in aumento del 14% rispetto all'anno scorso.

Nel contempo, a Savannah i volumi containerizzati sono aumentati del 4,4% il mese scorso e del 2,7% in Virginia: in crescita nonostante tutto, ma anche qui non così alta come si era visto negli ultimi mesi.

Gli ultimi dati di *Container Trades Statistics* relativi a luglio mostrano che i numeri dei contenitori nei traffici transpacifici sono stati in aumento del 12,2% sino a 1,6 milioni di TEU e che di questi ultimi i porti del Pacifico detenevano una quota maggioritaria del 54,7%, mentre quelli del litorale dell'Atlantico ne avevano una del 39,8%.

A febbraio, al culmine della vertenza sindacale sulla costa occidentale statunitense, questa quota di traffico relativa alla costa del Pacifico era scivolata in basso sino al 44,9%.

Questo oscillamento di quasi il 10% dei traffici a favore dei porti del litorale occidentale nel corso del periodo degli ultimi quattro mesi fornisce una chiara indicazione del fatto che la fiducia dei caricatori sta gradualmente tornando sulla costa occidentale statunitense.

Infatti, questa percentuale si sta avvicinando ad un livello che potrebbe essere considerato normale se si considera che a luglio del 2014 la quota dei traffici transpacifici era suddivisa approssimativamente in 55,9% e 38,9% a favore dei porti del Pacifico.

Dal momento che i dati relativi alla produzione containerizzata presso i porti in entrambe le coste ad agosto sottolineano come più traffici stiano tornando sul litorale occidentale, ci si può aspettare che di nuovo i numeri ufficiali riguardanti il Nordamerica nel suo complesso consentiranno una lettura più favorevole in relazione al lato del Pacifico.

(da: lloydsloadinglist.com, 24 settembre 2015)

TRASPORTO MARITTIMO

SECONDO LA DREWRY SOLO IL CARBURANTE BUNKER A BUON MERCATO HA CONSENTITO DI CONSERVARE LA REDDITIVITÀ DELLE LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE

Ma quanto denaro starebbero perdendo le linee di navigazione containerizzate se non fosse per l'incessante e brusco calo dei prezzi del bunker?

Un sacco, secondo l'ultima analisi della Drewry Maritime Research, che ha effettuato un'indagine sulle entrate ed i margini di 16 dei maggiori vettori che pubblicano i propri conti.

La Drewry calcola che il gruppo di vettori in questione, che rappresenta il 65% della capacità complessiva di slot, ha conseguito entrate per circa 60 miliardi di dollari nella prima metà dell'anno, il 5% in meno rispetto ai primi sei mesi del 2014.

Solo il vettore taiwanese Wan Hai, uno specialista dei traffici di nicchia come quello interasiatico, e la Yang Ming sono riusciti ad incrementare le vendite da un anno all'altro.

Il declino è stato una conseguenza della domanda bassa unitamente alle basse tariffe di nolo.

Tuttavia, un segno di quanto decisivi i costi del carburante siano diventati per il settore della navigazione di linea è costituito dal fatto che – malgrado questo calo delle entrate – si è assistito nello stesso periodo ad una vera e propria triplicazione dei profitti operativi: i 16 vettori hanno indicato profitti operativi combinati di 3,3 miliardi di dollari, rispetto agli 1,1 miliardi di dollari relativi ai primi sei mesi del 2014, dato che i margini sono aumentati dall'1,7% al 5,6% nella prima metà di quest'anno.

A gennaio del 2014 il prezzo medio di una tonnellata di carburante bunker IFO380 acquistato a Singapore o a Rotterdam era appena al di sotto dei 600 dollari; un anno e mezzo dopo a luglio, esso era calato di quasi due terzi sino appena al di sotto dei 250 dollari alla tonnellata.

Ha scritto la Drewry il 21 settembre: "Il cambiamento della direzione che i costi del carburante hanno intrapreso significa che i costi dei vettori stanno calando più rapidamente di quelli inerenti alle tariffe di nolo, consentendo loro

di continuare a registrare profitti, per quanto in contrazione ogni trimestre che passa.

La Drewry stima che i costi unitari relativi all'intero settore siano diminuiti dell'11% circa nella prima metà del 2015 in confronto allo stesso periodo dell'anno scorso, mentre le entrate unitarie sono scese di approssimativamente il 7%".

La ditta di consulenze aggiunge che - mentre sono stati pochi i vettori che hanno fornito un prospetto davvero approfondito delle proprie strutture di costo - la CMA CGM ha invece consegnato una descrizione dettagliata dei propri costi relativi ai suoi risultati più recenti:

Tipo di costo	Cambiamento di anno in anno	Quota dei costi complessivi
Stivaggio	6%	28%
Bunker	-33%	16%
Noleggio navi ed acquisto slot	9%	13%
Trasporto terrestre e di raccordo	8%	13%
Affitto container e logistica	0%	9%
Oneri portuali e per l'uso dei canali	4%	8%
Benefici ai dipendenti	-4%	8%
Spese generali e di amministrazione	-6%	5%
Totale	-5%	100%
<i>Fonte: CMA CGM tramite Drewry Maritime Research</i>		

La tabella mostra che la linea di navigazione francese ha ridotto i costi sui quali ha un controllo diretto - retribuzioni e spese di ufficio - ma che l'influenza su larga scala del calo del 33% dei costi del bunker ha mitigato il fatto che quasi tutti i fornitori esterni del vettore siano riusciti ad incrementare le proprie entrate derivanti dalla CMA CGM.

Ciò dimostra ulteriormente come i vettori debbano conseguire un maggiore controllo sulla determinazione dei prezzi e della capacità a lungo termine, nel caso i costi del carburante dovessero salire ai livelli precedenti, per quanto la Drewry ritenga che la cosa sia improbabile quest'anno.

"Sulla base dei carburanti e delle tariffe prevalenti nel terzo trimestre del 2015, ci aspettiamo che la storia possa essere grosso modo la stessa, cioè con una capacità di conseguire profitti in calo, il che significa che l'accumulo effettuato nel corso dei primi nove mesi basterà ai vettori per cavarsela con discrete somme in relazione all'intera annata, a prescindere di ciò che potrà accadere nel quarto trimestre".

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

TRASPORTO FERROVIARIO

UIC E CER DICONO LA LORO SULLE FERROVIE

La ferrovia è una delle modalità di trasporto maggiormente efficienti dal punto di vista energetico e genera emissioni di CO₂ notevolmente inferiori rispetto a quelle di altre modalità, sostengono la UIC e la CER in un nuovo opuscolo sui trasporti.

L'incremento della quota modale delle ferrovie in linea con gli obiettivi del Libro Bianco dei Trasporti 2011 dell'Unione Europea comporterebbe una riduzione stimata di 238 milioni di tonnellate annue di emissioni di CO₂, equivalenti al 19% delle emissioni dei trasporti da parte dei 27 paesi dell'Unione Europea nel 2010.

Si tratta di uno dei dati che più colpiscono nel nuovo opuscolo sul tema del trasporto ferroviario in relazione all'ambiente pubblicato il 16 settembre dalla CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) e dalla UIC (International Union of Railways).

Il 2015 è una grande annata per la politica sui cambiamenti climatici, per la quale i trasporti ancora presentano una notevole sfida.

Il nuovo opuscolo, pubblicato congiuntamente dalla CER e dalla UIC, mira a supportare gli organi decisionali con dati completi sull'impatto ambientale delle diverse modalità di trasporto.

Esso dimostra che la ferrovia è un fattore abilitante per una mobilità sostenibile perché:

- viaggiare per ferrovia è in media da 3 a 10 volte meno intensivo quanto a CO₂ rispetto al trasporto stradale o aereo;
- la quota della ferrovia di consumo energetico del trasporto è minore del 2% malgrado una quota di mercato di oltre l'8,5%;
- l'uso del territorio per passeggero-km da parte della ferrovia è di circa 3,5 volte minore di quello delle automobili;
- i costi esterni medi della ferrovia sono di oltre quattro volte minori di quelle della strada per i servizi passeggeri e di oltre sei volte minori di quelli per i servizi merci.

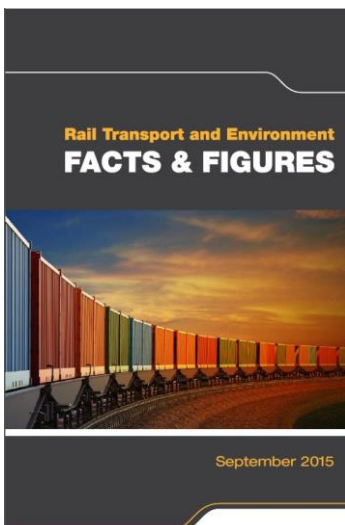
Al fine di portare avanti un continuo sviluppo dell'impronta ambientale delle ferrovie, i membri europei della CER e della UIC hanno concertato i propri obiettivi da qui al 2030 ed una visione della mobilità sostenibile fino al 2050.

Questi obiettivi, adottati nel 2010, sono stati ora aggiornati con l'ambizione ancora maggiore di ridurre le emissioni di gas serra e sono stati presentati nell'opuscolo.

Quest'ultimo può essere scaricato dal sito:

http://www.uic.org/IMG/pdf/facts_and_figures_2014_v1.0-2.pdf

Libor Lochman, amministratore delegato della CER, afferma: "La ferrovia contribuisce alla riduzione dell'onere ambientale sulla società degli utenti del trasporto con i suoi costi esterni complessivi eccezionalmente bassi.



Tuttavia, sono stati fatti progressi assai limitati a livello di Unione Europea nell'affrontare l'interiorizzazione dei costi esterni in tutte le modalità di trasporto.

"La CER guarda avanti al Pacchetto Ferroviario in ordine a provvedimenti verso una completa ed obbligatoria interiorizzazione dei costi esterni per il trasporto stradale così come per quello ferroviario come auspicato dal Libro Bianco dei Trasporti del 2011".

Jean-Pierre Loubinoux, direttore generale della UIC, commenta: "Questo opuscolo contiene dati ed analisi delle prestazioni del settore ferroviario europeo.

L'opuscolo traccia il ruolo primario che la ferrovia ha nello sviluppo sostenibile ed illustra con chiarezza l'efficienza senza rivali del sistema ferroviario europeo".

(da: worldcargonews.com, 16 settembre 2015)

TRASPORTO STRADALE

AUTOTRASPORTO MERCI AFFLITTO DA NUOVI RITARDI ALLE FRONTIERE E DAI COSTI

I nuovi controlli alle frontiere interne all'Europa in corso di introduzione in conseguenza dell'attuale crisi dei migranti stanno aggravando i tempi di viaggio ed i costi per gli operatori di trasporto stradale, tanto che alcuni di loro sono intenzionati ad introdurre nuovi oneri allo scopo di compensare i tempi di attesa più lunghi per i camion alle frontiere europee.

Diversi paesi europei alle prese con i loro attuali enormi flussi di rifugiati e migranti in fuga dai conflitti in Siria, Afghanistan ed alcune zone dell'Asia hanno imposto controlli e chiusure delle frontiere negli ultimi giorni, tanto che è stato riferito di lunghi accumuli di camion nei principali corridoi internazionali di trasporto merci.

Oltre alle chiusure di emergenza delle frontiere fra l'Ungheria e ed i paesi vicini Serbia e Croazia, anche Germania, Austria e Slovacchia hanno tutte reimposto controlli delle identità in alcune sezioni delle loro frontiere, mentre si dice che la Polonia ed i Paesi Bassi stiano considerando se comportarsi analogamente.

I commentatori hanno sottolineato che la minaccia alla zona di Schengen, la zona unica europea che consente viaggi senza frontiere fra 26 stati, presenta un prezzo finanziario così come un costo umanitario.

Il servizio stampa AFP afferma che la Germania aveva istituito controlli lungo la propria frontiera con l'Austria da una settimana per controllare la marea umana e che l'Austria e la Slovacchia ne avevano seguito l'esempio.

Adesso la Germania sta altresì rafforzando le proprie frontiere con la Francia e la Repubblica Ceca.

La AFP ha detto che, a partire dalla metà del mese, lunghissime code di veicoli si sono formate in Francia ed Austria e ha citato il gruppo di trasporti tedesco Allgeier Translog secondo il quale i suoi veicoli hanno sperimentato ritardi in tutti gli attraversamenti transfrontalieri.

È stato sottolineato che, quando i camion arrivano in ritardo, scaricano le merci più tardi e sono più lenti nel prelevare i nuovi carichi, cosa che presto comporta una carenza di capacità.

“E questo sospinge i prezzi verso l’alto” fa notare la società.

Secondo la federazione dei trasportatori bavaresi, i rallentamenti presso le frontiere nazionali giungono in un momento di scarsa capacità nella rete europea di trasporto a causa di un incremento dei traffici.

Sebastian Lechner, amministratore delegato della federazione, afferma che la Baviera da quel momento era stata la più afflitta dai controlli alla frontiera, dato che tutto il traffico merci dall’Italia, importante partner commerciale della Germania, transita attraverso l’Austria e la Baviera.

La AFP ha inoltre riportato che, secondo l’associazione olandese dei trasporti e

della logistica, se dovessero essere istituiti dei controlli lungo tutte le frontiere della zona di Schengen le perdite dei guadagni per le sole imprese di trasporto olandesi ammonterebbero a 600 milioni di euro all’anno, partendo dal presupposto di un’ora di ritardo per ogni frontiera.



“Più in generale, il ritorno dei controlli alle frontiere rappresenta un brutto colpo per la competitività europea” ha dichiarato l’associazione alla AFP.

Nell’Unione Europea, circa tre quarti del traffico merci viaggia su strada, stima l’associazione.

Secondo la AFP, Dorian Bendotti, segretario provinciale della FAI (Federazione Autotrasportatori Italiani) di Bergamo, ha dichiarato che i rallentamenti del traffico sono aumentati nelle regioni di confine in Germania, Ungheria e Repubblica Ceca, ma ha altresì detto che “non ci si trova in una situazione di emergenza”.

I costi del trasporto alla volta del Regno Unito sono già aumentati a causa dell’inasprimento delle procedure di sicurezza nel porto francese di Calais, afferma Bendotti, dal momento che i migranti cercano di attraversare la Manica da Calais alla Gran Bretagna, spesso introducendosi di nascosto nel cassone del camion.

L’associazione tedesca degli spedizionieri di merci e della logistica ha dichiarato alla AFP che la congestione dei traffici costituisce una parte quotidiana dell’attività e che potrebbe essere compensata in parte dalla pianificazione di tempi di viaggio più lunghi.

Peraltro, se i controlli alle frontiere dovessero durare settimane o più, allora – aggiunge l'associazione - le imprese del settore dovrebbero parlare con i propri clienti dell'adeguamento dei prezzi.

Infatti, nel contesto di un settore che presenta margini assai esigui, questi costi aggiuntivi non sono sostenibili a lungo termine, commenta Sebastian Scholte, amministratore delegato della Jan de Rijk Logistics.

“Pertanto, la Jan de Rijk Logistics ha annunciato di stare per iniziare ad applicare costi di attesa per ogni ora aggiuntiva di ritardo a causa dei controlli alle frontiere od interruzioni nel tunnel al fine di ovviare ad almeno alcuni degli oneri aggiuntivi di prezzo” afferma.

Scholte ha dichiarato che i problemi degli ultimi mesi nel tunnel fra Calais e Dover hanno indotto un grande impatto finanziario sulla Jan de Rijk Logistics.

Questi costi aggiuntivi sono stati causati da tempi di attesa straordinari, dal posizionamento dei vuoti e dalla riduzione delle prenotazioni da parte dei clienti.

“Anche se abbiamo dovuto fronteggiare una situazione molto difficile, ciononostante siamo stati in grado di fornire ai nostri clienti un servizio eccellente senza alcun incidente” dichiara Scholte.

“Le rigorose misure di sicurezza, le procedure ed i materiali allo stato dell'arte della nostra società hanno fortunatamente evitato qualsiasi interruzione.

Nel corso di questi mesi abbiamo anche approntato una squadra operativa speciale al fine di monitorare costantemente la situazione”.

(da: lloydsloadinglist.com, 21 settembre 2015)

TRASPORTO INTERMODALE

MILITZER & MÜNCH: GROUPAGE DALLA CINA ALLA GERMANIA PER FERROVIA

La M&M Militzer & Münch continua ad ampliare il proprio portafoglio di servizi: a partire dai primi di agosto, la società di logistica e trasporti internazionali utilizza il trasporto merci ferroviario per il groupage di contenitori da Yiwu, in Cina, a Duisburg in Germania: una distanza di oltre 11.000 km.

Con questo nuovo prodotto, la Militzer & Münch è attualmente la sola società di logistica a soddisfare la domanda di traffico ferroviario groupage in partenza dal triangolo in forte sviluppo economico di Shanghai, Ningbo e Yiwu nella Cina Orientale: Shanghai è uno dei più importanti centri di snodo di attività della Repubblica Popolare, mentre Ningbo e Yiwu sono grandi centri commerciali.

In tal modo, la Militzer & Münch offre un'opzione di trasporto aggiuntiva fra Cina ed Europa ai clienti dei settori dell'alta tecnologia, tessile, automobilistico e dei macchinari.

"I contenitori groupage nel trasporto ferroviario sono un'alternativa assai promettente e flessibile al trasporto merci aereo e marittimo; essi sono più efficienti in termini di costi rispetto al trasporto merci aereo e richiedono solo metà del tempo del



trasporto aereo e marittimo" afferma Gunnar Haid, responsabile trasporto merci marittimo globale e carichi aeromarittimi della M&M GmbH.

"Il saldo della CO₂ è eccellente".

Nel porto di Ningbo, i contenitori da 40 piedi vengono stivati per essere trasportati via strada ad Yiwu, situata a circa 200 km di distanza nell'entroterra, dove vengono caricati sui carri ferroviari.

Il tragitto attraverso Kazakhstan, Russia, Bielorussia e Polonia alla volta di Duisburg richiede da 14 a 16 giorni.

Lì, le merci vengono scaricate e consolidate per il loro trasporto a seguire in tutta Europa.

Servizio tutto compreso, una volta alla settimana

La Militzer & Münch effettua questo servizio utilizzando equipaggiamento containerizzato appartenente alla società, garantendo in tal modo che solo contenitori con zero difetti vengano usati per il trasporto sicuro – per le cose e le persone – delle merci dei clienti.

Squadre di esperti della Militzer & Münch a Düsseldorf ed in Cina coordinano questi trasporti.

In Cina così come in Germania, la Militzer & Münch offre l'intero pacchetto di servizio da porta a porta ed effettua lo sdoganamento per i clienti.

Finora la Militzer & Münch ha offerto una partenza alla settimana.

“Vediamo un potenziale di crescita per il groupage di contenitori in questo mercato in boccio” afferma Michael Spitzlei, direttore regionale per la Renania del Nord-Vestfalia, divisione carichi aeromarittimi della M&M GmbH.

“I clienti stanno ristrutturando le loro filiere distributive, dato che il fattore tempo svolge un ruolo decisivo.

Il nostro nuovo servizio è un'integrazione ponderata dei trasporti ferroviari containerizzati a carico completo che pure offriamo nella direttrice di traffico Cina-Europa-Cina”.

Oltre ai nuovi container ferroviari groupage, la Militzer & Münch trasporta carichi containerizzati completi per ferrovia dalla Cina all'Europa e viceversa, con dieci partenze complessive alla settimana; questi trasporti comprendono anche la logistica da porta a porta e lo sdoganamento.

Con le sue unità locali in Cina e Germania, il gruppo Militzer & Münch offre da decenni trasporti via aria e via mare fra questi due paesi.

La M&M Militzer & Münch a colpo d'occhio

Il gruppo Militzer & Münch impiega circa 2.000 dipendenti presso un centinaio di località in oltre 25 paesi.

Partecipazioni strategiche in numerosi altri paesi completano la fitta rete.

La Militzer & Münch offre servizi di trasporto merci aereo e marittimo in tutto il mondo così come trasporti stradali e ferroviari e logistica di progetto lungo l'asse est-ovest in Eurasia ed in Africa settentrionale.

Il gruppo opera con una fitta rete di filiali in Europa Orientale, nella C.S.I., in Medio Oriente ed in Estremo Oriente così come nei paesi del Maghreb.

La sede centrale della società che risale al 1880 è a San Gallo, in Svizzera.

(da: transportjournal.com, 14 settembre 2015)

TRASPORTI ED AMBIENTE

GLI STATI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA CONFIDANO NELLA CAPACITÀ DELL'IMO DI PROVVEDERE ALLA REGOLAMENTAZIONE DEI GAS SERRA DI ORIGINE MARITTIMA

“La decisione del Consiglio dell'Unione Europea di affidare all'IMO l'incarico di predisporre la regolamentazione delle emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo internazionale rappresenta un voto di fiducia nei confronti della capacità di questo organismo internazionale di provvedere al riguardo” afferma Patrick Verhoeven, segretario generale dell'ECSA (European Community Shipowners' Associations), in seguito all'assunzione della posizione in sede negoziale da parte degli stati membri dell'Unione Europea in occasione della 21^a conferenza fra le parti nell'ambito della UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change) svoltasi a Parigi.

Commentando i progressi fatti, Verhoeven ha detto che “l'IMO ha già ottenuto importanti risultati e si sta impegnando molto, cosa che dovrebbe, a nostro giudizio, essere incoraggiata e non messa a repentaglio.

La sua attività garantisce sia una copertura a livello globale sia regole uguali per tutti, senza le quali gli sforzi per ridurre le emissioni di gas serra provenienti dalle navi sarebbero controproducenti.

Gli emendamenti all'Allegato VI della convenzione MARPOL e l'adozione dell'indice EEDI (Energy Efficiency Design Index) rendono il trasporto marittimo internazionale il solo settore industriale già oggetto di provvedimenti obbligatori e vincolanti a livello globale”.

Benoît Loicq, direttore sicurezza ed ambiente marittimi della ECSA, aggiunge: “La posizione assunta dagli stati membri il 18 settembre scorso coincide altresì con l'approccio ufficiale dell'Unione Europea in ordine alla riduzione della CO₂ derivante dallo shipping internazionale”.

L'Unione Europea infatti ha compiuto progressi nel contribuire al processo internazionale a livello dell'IMO in seguito all'adozione del cosiddetto Regolamento MRV 2015/757 sulle attività di monitoraggio, relazione e verifica delle emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto marittimo.

Il regolamento, che entrerà in vigore nel 2018, punta a costituire il primo passo di una strategia orientata verso una soluzione globale dell'IMO,

agevolando l'accertamento del reale contributo del trasporto marittimo alle emissioni mondiali di CO₂.

Dal canto suo, l'IMO sta inoltre facendo buoni progressi verso lo sviluppo di un



sistema globale di segnalazione della CO₂ emessa dalle singole navi, in modo simile a quello del regolamento MRV.

Questi sviluppi normativi tuttavia dovrebbero non oscurare l'impegno profuso dal settore stesso.

A causa del costo del carburante, che rappresenta di gran lunga la maggiore

spesa operativa di un operatore navale, il settore sta altresì introducendo tutta una serie di misure tecniche ed operative al fine di ridurre le emissioni di CO₂.

Secondo l'ultimo studio dell'IMO sui gas serra, pubblicato nel 2014, lo shipping internazionale (pur trasportando circa il 90% dei traffici mondiali) produce quasi il 2,2% delle emissioni totali di CO₂ del mondo.

Questa cifra era del 2,8% nel 2007 e le emissioni complessive di CO₂ derivanti dallo shipping si sono ridotte di oltre il 10% fra il 2007 ed il 2012.

Il fatto che ciò sia avvenuto malgrado la continua crescita dei traffici marittimi significa che lo shipping sta già presentando una crescita neutra del carbonio.

Gli armatori confidano molto nel fatto che, quando questo impegno sarà combinato con le prescrizioni obbligatorie dell'EEDI dell'IMO, la flotta mondiale sarà notevolmente più efficiente negli anni a venire.

Per questa ragione, la ECSA supporta completamente il recente impegno preso dalla International Chamber of Shipping, che rappresenta il settore dei trasporti marittimi a livello globale, di pervenire ad una riduzione del 50% della CO₂ entro il 2050.

"Gli armatori sono pronti ad impegnarsi in un dialogo costruttivo con le istituzioni europee e con l'IMO e ritengono fermamente che i legislatori ed il settore possano riuscire a lavorare assieme in direzione dell'obiettivo della riduzione delle emissioni di CO₂ derivanti dalle navi" conclude Verhoeven.

(da: hellenicshippingnews.com, 23 settembre 2015)

LEGISLAZIONE

IL SETTORE DEI TRASPORTI TEME CHE LA NORMATIVA SULLA VERIFICA DEI PESI DEI CONTENITORI POSSA PORTARE IL CAOS FRA I CARICHI

Caricatori, spedizionieri, linee di navigazione e terminal container hanno "urgentemente" bisogno di iniziare a discutere in ordine alla praticità di rendere effettivo il nuovo regolamento dell'IMO (International Maritime Organization) sui pesi dei contenitori.

Questa è stata una delle conclusioni principali del seminario dell'ICHCA (International Cargo Handling Coordination Association) sulla pesatura dei contenitori, svoltosi l'11 settembre a Londra, nel corso del quale alcuni relatori hanno avvisato che la normativa, la cui entrata in vigore è prevista per il 1° luglio 2016, potrebbe condurre al caos.

Le nuove prescrizioni, che formalmente rappresentano un emendamento alle attuali regole Solas (Safety of Life at Sea) dell'IMO, sono state delineate allo scopo di ridurre il numero degli incidenti causati in tutto il mondo dai contenitori i cui pesi sono stati dichiarati scorrettamente dai caricatori e dai loro agenti.



La nuova normativa stabilisce che essi devono verificare il peso dichiarato sulla polizza di carico.

Questa regola è stata criticata in quanto difficile da tradurre in pratica, mentre si dice che molti acquirenti di noli marittimi siano del tutto inconsapevoli della normativa in questione.

A partire dalla prossima estate, i caricatori dovranno dimostrare il peso dei propri container mediante uno di questi due metodi: pesare il container

caricato (Metodo 1), ovvero pesare il carico ed aggiungere la tara del contenitore (Metodo 2).

Richard Brough, consulente tecnico dell'ICHCA, afferma: "Non c'è alcuna esenzione dalla pesatura in qualche modo: se si è un caricatore del Metodo 2, bisognerà ancora pesare il carico; l'elemento di calcolo deriva dall'aggiungere il peso del carico alla tara del container".

Il gruppo lobbistico della navigazione di linea con sede a Washington WSC (World Shipping Council) è stato uno dei fautori della nuova normativa.

Il WSC inizialmente aveva insistito sul Metodo 1, ma in seguito aveva acconsentito alle argomentazioni dei caricatori, guidati dal Global Shippers Forum, secondo il quale il Metodo 2 fornirebbe lo stesso livello di garanzia ai comandanti delle navi, che alla fine sono i responsabili dell'accettazione o del rifiuto dei container in attesa di essere caricati.

Tuttavia, resta in capo alle giurisdizioni nazionali la facoltà di decidere se accettare entrambi i metodi, ed il vice presidente anziano del WSC Lars Kjaer ha dichiarato che gli Stati Uniti avevano già deciso che accetteranno solamente il Metodo 1 quale prova della massa lorda verificata di un container.

"Peraltro, giunti al 1° luglio dell'anno prossimo, ci saranno contenitori che si presenteranno al varco senza un modulo firmato di verifica: pertanto, come lo gestiremo? Che cosa ne faremo di quei box? L'intero lato operativo ha bisogno di essere discusso e riorganizzato" afferma Kjaer.

Al contrario, la MCA (Maritime & Coastguard Agency), cioè l'autorità britannica responsabile dell'applicazione della normativa, ha detto che accetterà il Metodo 2 e ha iniziato a sviluppare un programma di accreditamento per i caricatori del Regno Unito di concerto con la FTA (Freight Transport Association).

Keith Bradley, consulente per i carichi pericolosi della MCA, afferma come sia "essenziale per noi far sì che il Metodo 2 funzioni", dato che con il procedimento corretto esso potrebbe essere molto più efficiente.

"Molti membri impegnati nei traffici marittimi del Regno Unito stanno già effettuando operazioni secondo vari standard, quali lo AEO o l'ISO9000, e molte imprese hanno adottato sistemi di pianificazione delle risorse come il SAP, cosa che significa che essi conosceranno il peso dei loro carichi.

Abbiamo inoltre ricevuto un messaggio molto chiaro da parte del settore portuale secondo il quale esso non dispone delle attrezzature per la pesatura, né vuole investire in tale equipaggiamento.

I porti, peraltro, debbono pensare a che cosa faranno se un box arriva nello scalo senza una massa lorda verificata" afferma Bradley.

I caricatori del Regno Unito avranno bisogno di richiedere un accreditamento al Metodo 2 e tali richieste saranno valutate dalla MCA.

Chris Welsh, direttore delle politiche mondiali ed europee della FTA, ha dichiarato che la sua organizzazione dovrebbe lanciare un servizio per aiutare i propri associati a presentare le richieste di accreditamento.

Tuttavia, John Foord, presidente designato della Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents, si è domandato se sia fattibile questo approccio, dati i tempi sempre più stretti.

“Sarà interessante sapere se i 14.000 associati della FTA saranno accreditati entro il 1° luglio 2016... Sospetto che semplicemente non potrà succedere, il che significa che un sacco di esportatori del Regno Unito dovranno usare le pesa.

Ma, ad esempio, non c'è una pesa nei pressi di Felixstowe, e quindi potrebbero verificarsi notevoli deviazioni nei viaggi stradali che debbono trovare una pesa quando si dirigono verso un porto”.

“Potrebbero davvero esserci un mucchio di deviazioni” aggiunge Foord “e qualcuna delle linee di navigazione potrebbe applicare ai caricatori un sovrapprezzo di 2 sterline per miglio.

Riesco ad immaginare che un caricatore facilmente dovrà sobbarcarsi un sovrapprezzo di 50-60 sterline per contenitore proprio a causa di tale problema”.

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

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LE PORTACONTAINER ULTRA-GRANDI HANNO PROBABILMENTE "RAGGIUNTO IL LORO LIMITE DIMENSIONALE LOGICO"

Secondo l'amministratore delegato della PSA International Tan Chong Meng, le portacontainer ultra-grandi hanno probabilmente raggiunto il loro limite logico in termini di incremento delle dimensioni.

Parlando in occasione della conferenza *Global Liner Shipping Asia* a Singapore, Tan ha dichiarato che se le navi non sono ancora cresciute sino alle loro dimensioni massime, sono comunque prossime a farlo.

"C'è un altro 20% di crescita possibile, portando le navi sino a 24.000-26.000 TEU, ma oltre quella soglia si raggiunge un punto di ritorno in diminuzione" afferma Tan.

Ma la validità commerciale e pratica del tonnellaggio ultra-grande è stata messa in discussione da caricatori ed operatori portuali nel corso della giornata di apertura della conferenza e molti hanno incolpato queste navi per i guai che affliggono il settore al momento.

Youhan Doctor, dirigente commerciale della DP World, afferma che i porti del Medio Oriente stanno per aggiungere 11 milioni di TEU di capacità destinata alla movimentazione nel corso dei prossimi cinque anni per far fronte alle navi portacontainer ultra-grandi.

"Il numero dei TEU movimentati per metro di lunghezza della banchina è diminuito del 16% ed i TEU per caricazione sono scesi del 12% a causa delle mega-navi" dichiara Doctor.

La maggior parte dei terminal potrebbe movimentare solo da tre a quattro navi a lunga percorrenza ed una nave di raccordo nello stesso tempo, mettendo pressione sullo spazio nel piazzale e sulle funzioni terminalistiche.

"Occorre che i terminal restino all'avanguardia e migliorino i tempi di lavorazione: questo potrebbe anche essere un vantaggio per il terminal" afferma Doctor.

A detta di Doctor, l'impatto sui porti non è avvenuto solo sulle banchine, dove occorrono gru più ampie e più alte.

“Anche l’entroterra ha bisogno di sviluppo: non si possono solo scaricare i contenitori, c’è bisogno anche di spazio nel piazzale”.

Peraltro, Andy Lane, partner della ditta di consulenze CTI, è più ottimista circa la minaccia delle grandi navi, sottolineando come il timore delle grandi navi sia maggiore di quanto accada nella realtà.

Le navi di oltre 14.000 TEU rappresentano solamente il 3% degli scali-nave in Asia e le navi di oltre 10.000 TEU sono responsabili del solo 12% degli scali.

“I porti erano soliti lamentarsi dei troppi scali da parte di piccole navi” afferma Lane.

“Adesso dicono che ce ne sono troppe grandi; vorrebbero avere solo scali da parte di navi da 6.000 TEU, ma quella non è la realtà”.

Nondimeno, Lane sottolinea che il risparmio sui costi degli slot sta iniziando a raggiungere un livello fisso, nel contesto del quale aggiungere altra capacità alle navi non apporgerà alcun vantaggio in termini di costi.



Sebbene questa analisi fosse basata su costi di bunkeraggio pari a 600 dollari per tonnellata, circa due volte il prezzo attuale, a suo dire essa potrebbe rimanere valida anche in presenza di costi di gestione meno cari.

“Ogni volta che si innalzano le dimensioni di una nave si riducono i costi degli slot, ma non si tratta di una curva lineare” afferma Lane.

“Quando si aggiungono 3.000 TEU ad una nave da 9.000 TEU si incrementa la capacità del 33% ma si riducono i costi solamente del 19%; più si aggiunge, più il divario si allarga”.

Esistono poi rischi di utilizzazione, aggiunge Lane.

“Se occorre che le due maggiori linee di navigazione mondiali abbandonino la propria autonomia e lavorino con i rivali per riempire una nave da 18.000 TEU, quanta gente ci vorrà per riempirne una da 24.000 TEU?”

Questo significa che avremo bisogno di combinare la G6 con la CKYHE?

Se si riempie una nave da 24.000 TEU solamente all'85%, essa produrrà gli stessi costi di una nave da 18.000 TEU a pieno carico”.

(da: lloydsloadinglist.com, 11 settembre 2015)

STUDI E RICERCHE

TIMORI PER IL MERCATO DEL NOLEGGIO DATA LA CRESCITA DELLA FLOTTA INUTILIZZATA PER L'ARRIVO DI ALTRE MEGA-PORTACONTAINER

La capacità della flotta di linea mondiale è ora attestata ad oltre 20 milioni di TEU, in aumento di un milione di TEU dall'inizio dell'anno, in seguito alla consegna di 152 nuove navi.

Fra loro vi sono 21 mega-navi di 15.000 TEU ed oltre e, secondo Alphaliner, questa crescita esponenziale della capacità containerizzata ha stabilito un nuovo record con il tempo più breve di sempre che ci è voluto per aggiungere 1 milione di TEU alla flotta di linea.

Come indica la ditta di consulenze, adesso esistono 6.070 navi in attività nei



traffici di linea, fra cui 5.139 navi completamente cellulari, ma, visto che solo 59 portacontainer sono state rottamate nel 2015 a fronte di una riduzione della domanda in un certo numero di direttrici di

traffico, gli armatori stanno nuovamente avvertendo la stretta sulle tariffe di noleggio e la flotta inattiva ha mostrato un marcato incremento nelle ultime due settimane.

I dati più recenti di Alphaliner sulla flotta inutilizzata mostrano che 100.000 TEU di capacità sono stati messi in disarmo freddo o caldo nelle ultime due settimane, fino a raggiungere i 580.000 TEU (il 3% dell'intera flotta alla data del 7 settembre), il suo livello più alto da aprile del 2014.

Afferma Alphaliner: "Complessivamente 199 unità sono al momento inattive, con l'aumento del mancato impiego diffuso in tutti i segmenti dimensionali.

Un'alta stagione debole ha dissuasato i vettori dall'aggiungere nuovi circuiti da agosto, mentre i ritiri dal servizio sono in ripresa".

Nella fiacca stagione invernale si assisterà ad ulteriori ritiri dal servizio, cosa che aggiungerà altra pressione sull'indebolito mercato del noleggio e, a sua volta, avvierà altre portacontainer al disarmo.

Tale situazione è esemplificata dall'annuncio da parte dell'alleanza G6 il 14 settembre scorso che i suoi membri intendono cancellare ulteriori 10 partenze Asia-Europa quest'anno, mentre è probabile che avvengano altri viaggi a vuoto.

Questa notizia fa seguito all'ammissione da parte della Maersk Line di stare rivedendo la valutazione della domanda e che ulteriori "da due a quattro allacciamenti" potrebbero essere ritirati nel trimestre finale dell'anno.

Il tonnellaggio containerizzato in disarmo consisteva in precedenza di navi più piccole (in particolare unità panamax) rimpiazzate da tonnellaggio più grande e più economico, ma i dati più recenti di Alphaliner hanno mostrato come le navi post-panamax di 5.000 TEU ed oltre si trovano inoltre di fronte ad un impiego futuro più incerto a causa dell'effetto a cascata dell'introduzione nel mercato di navi portacontainer ultra-grandi da 15.000 TEU ed oltre.

Ora ci sono 39 unità da 5.100 TEU ed oltre in disarmo, comprese cinque navi fra gli 8.500 ed i 13.900 TEU gestite dalle linee di navigazione appartenenti alla G6.

Alphaliner riferisce inoltre che un surplus di capacità sempre peggiore si è abbattuto sulle prospettive di noleggio temporaneo degli armatori e "ha infranto le speranze di ripresa del mercato".

La ditta di consulenze afferma che il mercato del noleggio di contenitori è stato "indebolito dal crescente eccesso di offerta di tonnellaggio nella maggior parte delle dimensioni delle navi" e che i noleggiatori adesso richiedono alcuni dei termini e delle condizioni maggiormente flessibili – come la libera collocazione delle navi – che erano comuni nel corso della crisi del 2009.

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

REEFER

KIWI-TAIWAN: INTER REPAIRS NORD CI PROVA!

Il mondo delle esportazioni italiane di kiwi è al giro di boa con l'imminente arrivo delle prime spedizioni containerizzate previste per gli inizi di Ottobre.

Quest'anno il problema di chiama ancora Taiwan, un nome che la scorsa stagione ha rimbombato piuttosto forte nelle orecchie dei caricatori e degli operatori logistici coinvolti nella catena del freddo.



L'alto numero di blocchi e respingimenti di reefer containers da parte dell'autorità Taiwanese susseguitosi dalla fine del 2014 agli inizi del 2015, ha fatto sì che i principali operatori del settore scendessero in campo per trovare delle soluzioni.

L'unico problema era ed è il posizionamento delle sonde di temperatura.

Dimenticando il buon senso, si è assistito a come pochi centimetri in conflitto con i protocolli asiatici potessero vincere, fermando i kiwi nel porto di destino.

Oltre al danno, la beffa è stata veder utilizzare dalle autorità orientali due pesi e due misure per carichi preparati nello stesso modo.

E' ora di mettere fine all'incertezza.

La soluzione ci potrebbe essere, ed è stata illustrata da uno dei principali operatori reefer sul panorama nazionale, la Inter Repairs Nord di Livorno durante l'incontro del 17 settembre con i rappresentanti del Servizio fitosanitario della Regione Emilia Romagna e della Regione Piemonte oltre al CSO – Centro Servizi Ortofrutticoli.



L'utilizzo di un cavo di 20 metri, anziché quello standard di 15 per l'installazione dell'ultima sonda, quella vicina alle porte del container.



Questo permetterebbe il posizionamento degli strumenti prima del carico degli ultimi 2 pallet, ed esattamente nella posizione richiesta dai protocolli asiatici (50 - 100 cm dalle porte del container).

Una soluzione semplice, non drastica che, se accettata, ovvierebbe ad un problema piccolo in termini di centimetri, gigantesco in termini economici.

Il Ministero dovrà dare, con massima urgenza, un riscontro circa le modalità che si dovranno applicare nell'imminente campagna commerciale.

Nel frattempo agli esportatori non resta che attendere.

(di: Massimiliano Giglio, C.I.S.Co.)

I NOLEGGIATORI DI CONTAINER INVESTONO IN REEFER POICHÉ I VETTORI SUBISCONO LE CONSEGUENZE DELLO SCARSO TASSO DI UTILIZZAZIONE DEI REEFER

Le linee di navigazione containerizzate puntano sempre più ai carichi refrigerati a causa della loro stabilità, delle basse barriere all'ingresso ed al loro potenziale di ulteriore crescita del mercato.

“Le linee di navigazione hanno messo nel mirino il settore reefer in ragione della sua crescita ed a causa delle sue economie di scala” afferma Nigel Webster, direttore del settore container refrigerati del noleggiatore di box Seaco.

Aggiunge Webster: “I reefer tendono ad essere un'attività connotata da margini più alti perché c'è più valore aggiunto che si può apportare all'offerta di prodotto ed ai clienti.

Anche la possibilità di spostamento delle direzioni di traffico rappresenta un fattore positivo”.

Parlando in occasione della conferenza *Cool Logistics Asia* svoltasi il 2



settembre a Hong Kong, Webster ha detto ai partecipanti che, alla luce dell'espansione del mercato dei reefer in via di spostamento in Asia, i noleggiatori di container sono in grado di fornire un servizio prezioso colmando il vuoto esistente fra i finanziamenti effettivi che i vettori a corto di liquidità ricevono per gli investimenti in nuove attrezzature e l'esigenza del mercato di un numero maggiore di contenitori refrigerati.

Il leasing di contenitori è allettante per i vettori perché consente loro di mettere da parte capitali mediante investimenti fuori bilancio e ridurre l'esposizione al rischio.

Volendo fare il punto circa l'importanza dei noleggiatori di contenitori in relazione alla fornitura di reefer al mercato, Webster ha spiegato che sebbene la Maersk Line sia il maggiore proprietario di contenitori reefer a livello mondiale, i quattro principali proprietari di tali unità che la seguono in classifica sono società di leasing.

La Hamburg Süd è la seconda linea di navigazione presente in classifica, ma detiene solo la quinta posizione nella classifica generale dei proprietari.

“Esistono 2,5 milioni di TEU di container refrigerati in tutto il mondo, per un valore complessivo di 22 miliardi di dollari.

Le imprese di leasing possiedono il 42% circa di tali contenitori.

Le imprese di noleggio di contenitori forniscono gli strumenti per la filiera del freddo.

In effetti, si potrebbe sostenere che senza di noi non si potrebbe disporre di una filiera del freddo” afferma Webster.

Rispetto al trasporto marittimo di box per carichi secchi, Webster ha spiegato che al posto del consolidamento in corso mediante le alleanze di vettori sulle principali direttrici di traffico, il trasporto marittimo di contenitori refrigerati resta “deconsolidato” a causa del fatto che ci sono un sacco di piccoli vettori ed operatori senza navi, specialmente in Asia, rendendo più semplice ai vettori l’ingresso in nuovi traffici per competervi.

Il mercato reefer è allettante anche a causa della grande percentuale di deperibili trasportati e dalla stabilità che quegli alimenti offrono ai gestori dei traffici quale derrata scambiata a livello globale.

“Sebbene le tariffe di nolo siano state instabili, e si potrebbe dire che anche le tariffe di leasing lo siano state, la domanda di carichi che ne sta alla base significa che c’è stabilità.

I carichi reefer significano cibo ed il cibo si muove sempre” afferma Webster.

Nello stesso tempo, le linee di navigazione hanno necessità di migliorare la loro utilizzazione dei box reefer, sostiene Lars Kastrup, vice presidente anziano della CMA CGM.

La CMA CGM ha trasportato 821.000 TEU di reefer l’anno scorso, ovvero quasi 16.000 TEU alla settimana.

Tuttavia, Kastrup afferma che questo numero è stato solo il risultato dell’aver riempito ogni contenitore reefer con carichi refrigerati meno di cinque volte all’anno in media e che in teoria il vettore potrebbe utilizzare il 20% della capacità della propria flotta complessiva in relazione ai reefer sulla base del numero di spine disponibili.

“Noi non lo facciamo ma tecnicamente sarebbe possibile.

Si tratta di un’enorme opportunità per l’ulteriore crescita” ha detto Kastrup.

“Così, questa è una delle sfide che dobbiamo affrontare, non solo noi della CMA CGM ma il settore intero: non utilizziamo il nostro equipaggiamento abbastanza bene.

Naturalmente, quando si fa un viaggio breve lo si fa molto bene, ma una volta che si prende un container dall'Asia per fargli percorrere tutta la strada alla volta della costa orientale del Sudamerica, e poi se ne prende uno vuoto e bisogna riportarlo indietro in Asia, allora quello è un viaggio molto lungo.

Quindi l'utilizzazione dei reefer non è abbastanza buona e noi abbiamo bisogno che diventi migliore" dichiara Kastrup.

(da: theloadstar.co.uk, 3 settembre 2015)

IN CALENDARIO

3-4 Oct	Iran Transportation & Urban Development Summit 2015 Tehran, Iran
5-8 Oct	Breakbulk Americas Houston, TX, U.S.A.
6-8 Oct	Inland Distribution Conference Memphis, TX, U.S.A.
7-9 Oct	GreenPort Congress Copenhagen, Denmark
13-15 Oct	TPM Asia Conference Shenzhen, China
13-15 Oct	TOC Americas Panama City, Panama
14-16 Oct	8th International Conference on Maritime Law Dalian, China
16-21 Oct	PIANC-COPEDEC IX 2016 Rio de Janeiro, Brazil
19-22 Oct	Dredging 2015 Savannah, Georgia, U.S.A
19-23 Oct	Course on Safety Management in the Port Singapore
19-30 Oct	Strategic Port Pricing & Commercial Billings Management London, U.K.
20-21 Oct	Harbours 360 Conference - New Horizons for European Ports Antwerp, Belgium
21-22 Oct	5th Port Development & Connectivity Asia Singapore
22-23 Oct	IADC Conference Hong Kong, China
25-28 Oct	Breakbulk Middle East Conference & Exhibition Abu Dhabi, U.A.E.
26-28 Oct	6th Global Free Trade & Special Economic Zones Summit Dubai, UAE
26-29 Oct	5th WCO Technology & Innovation Forum Rotterdam, the Netherlands

26-30 Oct	Seminar on Dredging and Reclamation (Indonesia) Jakarta, Indonesia
27-29 Oct	Global Trade Development Week Dubai, U.A.E.
29-30 Oct	13th Intermodal Africa 2015 Lusaka, Zambia
2-3 Nov	Terminal Automation London, UK
2-4 Nov	AAPA Annual Convention Miami, FL, U.S.A.
4 Nov	Container Terminal Management Seminar 2015 Amsterdam, Netherlands
4-5 Nov	Regional Governments Infrastructure Priorities – Indonesia Infrastructure Week 2015 Jakarta, Indonesia
11-12 Nov 7th	Arctic Shipping Summit 2015 London, U.K.
17-19 Nov	Intermodal Europe Hamburg, Germany
22-26 Nov	PMAESA Conference 2015 Dar Es Salaam, Tanzania
25-26 Nov	14th Intermodal Africa 2015 Lagos, Nigeria
29-30 Nov	Ship Finance & Trade Conference Abu Dhabi, UAE
23 Nov-4 Dec	Seminar on Tasks and Responsibilities of Forwarders, Agencies and Shipping Lines Antwerp, Belgium
30 Nov-3 Dec	AAPA Chile 2015 Arica, Chile
2- 3 Dec	2nd Africa Ports & Railway Summit Dar es Salaam, Tanzania
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.