



notiziario  
newsletter  
bulletin  
mitteilungen  
noticiero

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

**ANNO XXXIII**  
**Numero del 31 dicembre 2015**

**PORTI**

IL DGT GDANSK DANNEGGIATO PIÙ DI TUTTI DAI PROBLEMI ECONOMICI RUSSI,  
MA LE GRANDI NAVI SISTEMANO LE COSE ..... Pag. 3

**TRASPORTO MARITTIMO**

UFFICIALE LA FUSIONE FRA COSCO E CHINA SHIPPING ..... " 6

**TRASPORTO FERROVIARIO**

NUOVO MODELLO OPERATIVO PER LA DB SCHENKER RAIL ..... " 10

**TRASPORTO INTERMODALE**

LA REGIONE ALPINA TORMENTATA DAL TRAFFICO VEDE LA LUCE ALLA FINE DEL TUNNEL ..... " 12

**TRASPORTI ED AMBIENTE**

IMO: AVANTI TUTTA CON I PROVVEDIMENTI RELATIVI AI CAMBIAMENTI CLIMATICI  
IN SEGUITO ALL'ACCORDO DI PARIGI ..... " 14

**INDUSTRIA**

GLI ARMATORI CONCLUDONO GLI ULTIMI ACCORDI DELL'ANNO  
RELATIVI A NUOVE COSTRUZIONI ..... " 17

**LOGISTICA**

LA PALLETWAYS ANNUNCIA IMPORTANTI INVESTIMENTI IN EUROPA MERIDIONALE ..... " 20

**LEGISLAZIONE**

OSSIDI DI AZOTO: UN'ALTRA SERIE DI REGOLE DELL'IMO SULLE EMISSIONI ..... " 22

**STUDI E RICERCHE**

AUMENTA LA FLOTTA CONTAINERIZZATA INATTIVA ..... " 25

**SICUREZZA E PROTEZIONE**

LE NAVI PER LO STOCCAGGIO GALLEGGIANTE DI GAS NATURALE LIQUIDO  
POSSONO GARANTIRE LA SICUREZZA ..... Pag. 28

**IN CALENDARIO** ..... " 30

**31 dicembre 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

### **IL DGT GDANSK DANNEGGIATO PIÙ DI TUTTI DAI PROBLEMI ECONOMICI RUSSI, MA LE GRANDI NAVI SISTEMANO LE COSE**

Il maggior porto ad acque profonde della Polonia, il DCT Gdansk di Danzica, assisterà ad un calo dei risultati produttivi relativi ai contenitori del 10% circa quest'anno rispetto agli 1,2 milioni di TEU movimentati nel 2014, malgrado lo hub abbia conseguito scali settimanali dalle alleanze 2M e G6.

L'amministratore delegato Maciek Kwiatkowski ha dichiarato a *The Loadstar* che il declino dei carichi di trasbordo alla volta della Russia è stato "sensibile": una conseguenza della rovina dell'economia russa.

A suo dire, tali carichi sono diminuiti di oltre il 30% rispetto ad un anno fa.

Egli, peraltro, ha aggiunto che i nuovi carichi derivanti dalla MSC, attraverso la sua associazione con la Maersk nella 2M, e dai vettori della G6, che hanno iniziato ad impiegare il proprio servizio Circuito 7 Asia-Nord Europa ad agosto, hanno mitigato molto l'impatto del calo.

"Per la prima volta nella storia del DCT ci sarà un calo dei volumi da un anno all'altro" afferma il comandante Kwiatkowski, "non di molto, ma del tutto dovuto ai problemi in Russia".

La Polonia è una delle più brillanti storie di successo dell'Unione Europea ed ora ha la seconda economia in termini di grandezza dell'Europa centrale.

Il paese ha resistito alla recessione, facendo registrare una crescita di segno positivo quando la maggior parte delle altre nazioni sono scivolate in un PIL negativo ed ancora continua a conseguire prestazioni superiori a quelle della maggior parte dell'Unione Europea.

La Polonia sta attirando imprese produttive e tecnologiche che vorrebbe facessero parte della nuova "Polonia imprenditoriale", incoraggiata da un mucchio di incentivi di liquidità ed agevolazioni fiscali nelle sue zone economiche speciali, offerte dal governo regionale e nazionale.

Una di tali infrastrutture è un parco logistico situato dietro al DCT, che ha già ultimato lo sviluppo della propria Fase 1 e che sta ingenerando un numero maggiore di importazioni ed esportazioni da parte dei vettori marittimi che utilizzano il porto.

“L’interesse da parte delle linee di navigazione che non sono ancora nostri clienti è piuttosto elevato” ha dichiarato il comandante Kwiatkowski, affermando poi che il DCT sta parlando con la CMA CGM, il cui partner nella O3 UASC ed il suo noleggiatore di slot Hamburg Süd sono anche loro suoi clienti, attraverso i servizi feeder della Seago.

La Maersk Line è stata la sola cliente vettore a lungo raggio del DCT fino a quando non sono cominciati i viaggi della 2M all’inizio dell’anno.

Adesso, le navi di APL, Hapag-Lloyd, HMM, MOL, NYK ed OOCL appartenenti



alla G6 prevedono orari con scalo al DCT al lunedì, con partenza al mercoledì, mentre la finestra di scalo per il servizio AE10/Silk va da martedì fino a domenica, a causa del molto maggiore scambio di circa 8.000 box a scalo.

Finora non ci sono stati arrivi in conflitto di mega-navi grazie alla pre-programmazione, sebbene il

terminal T1 non sia in grado di ormeggiare due navi alla volta.

Peraltro, la costruzione dell’adiacente terminal T2 è in fase avanzata e ci si aspetta che il completamento venga portato a termine nel trimestre finale dell’anno prossimo.

Il nuovo terminal avrà 650 metri di banchina e cinque gru a cavaliere bordo-terra in grado di lavorare 25 file attraverso il ponte di coperta delle future navi da 22-24.000 TEU attualmente sui tavoli da disegno degli architetti navali.

La strategia del DCT nell’ordinare le cinque gru alla Liebherr, che vanno al di là delle attuali esigenze, afferma il comandante Kwiatkowski, “consiste nel pensare avanti”, data la storia del settore degli ultimi 10 anni che ha assistito al raddoppio della capacità delle portacontainer.

Infatti, le gru che servono le Tripla-E della Maersk da 18.000 TEU ed altre portacontainer ultra-grandi presso il DCT possono estendersi solo fino a 19 file, rispetto alle 22 delle navi in questione.

Ciò ha comportato che in alcuni dei primi scali delle portacontainer ultra-grandi della Maersk le unità hanno dovuto essere girate all’interno del bacino, il che ovviamente è una cosa lontana dall’ideale.

Alla domanda circa i possibili cambiamenti nella composizione delle alleanze, in seguito alla fusione fra Cosco e CSCL ed all'acquisizione delle APL da parte della CMA CGM, il comandante Kwiatkowski si è dichiarato ottimista.

"C'è sempre un rischio" ha detto "ma noi vediamo i cambiamenti come opportunità piuttosto che come minacce".

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

## TRASPORTO MARITTIMO

### UFFICIALE LA FUSIONE FRA COSCO E CHINA SHIPPING

La Cina ha annunciato di avere pianificato la riorganizzazione di due importanti gruppi di trasporto marittimo con entrate combinate di oltre 40 miliardi di dollari USA, spianando la strada alla creazione di una delle maggiori linee di navigazione containerizzate e dimostrando l'intenzione del paese di creare protagonisti nazionali che siano competitivi a livello globale.

Come annunciato dalla Commissione Statale per la Supervisione e l'Amministrazione dei Beni Patrimoniali in una dichiarazione rilasciata l'11 dicembre dal Consiglio di Stato sul proprio sito web, i gruppi China Ocean Shipping e China Shipping consolideranno le operazioni.

Secondo l'agenzia di stampa Xinhua, ciò comporta la creazione di quattro enti quotati in borsa che si concentreranno ciascuno su un aspetto dell'attività di trasporto marittimo: trasporto marittimo containerizzato, finanziamento del trasporto marittimo, trasporto marittimo di petrolio e gas ed attività terminalistiche globali.

Le varie unità devono ancora effettuare i relativi annunci.

La Cina sta revisionando le inefficienti compagnie di navigazione statali al fine di sostenere un'economia avviata alla sua crescita più lenta degli ultimi 25 anni.

Il piano mira ad effettuare tagli nei settori afflitti da eccesso di capacità creando nel contempo ditte competitive a livello mondiale in settori ad alto valore quali l'aerospaziale e la tecnologia ferroviaria avanzata.

La Bloomberg News aveva riferito della possibilità di combinazione delle due compagnie di navigazione cinesi il 7 agosto scorso.

Tre giorni dopo, almeno otto unità quotate in borsa dei gruppi China Shipping e Cosco avevano sospeso gli scambi a Hong Kong e Shanghai, citando "importanti transazioni" delle società-madri.

#### *Quattro aree*

Secondo la Xinhua, una volta ultimata la ristrutturazione, la China Cosco Holdings sarà l'ente quotato in borsa per il trasporto marittimo containerizzato,

rilevando le navi portacontainer ed i contenitori dalla China Shipping Container Lines, nota anche come CSCL, sulla base di noleggi.

A detta di Alphaliner, la combinazione delle sue attività di linea containerizzate darebbe all'ente combinato una quota percentuale del 7,7 del mercato containerizzato, superando la Hapag-Lloyd AG per divenire la quarta forza del settore.

La stessa Alphaliner afferma che la CMA CGM, che all'inizio del mese aveva acquisito la Neptune Orient Lines Ltd., conserverebbe la propria terza posizione con una quota di mercato dell'11,5%.

La CSCL prenderà in carico i servizi finanziari del trasporto marittimo, mentre la Cosco Pacific Ltd si occuperà delle attività terminalistiche globali combinate dopo avere acquisito i moli detenuti dalla China Shipping CSCL.

La China Shipping Development Co. sarà il punto focale delle attività di trasporto di petrolio e gas.



*Precedente ferroviario*

L'accordo dell'11 dicembre sul trasporto marittimo fa seguito alla fusione nello scorso mese di maggio fra CSR Corp. e China CNR Corp. allo scopo di costituire la CRRC Corp., un produttore di equipaggiamenti ferroviari che sovrasta i rivali esteri Siemens AG ed Alstom SA.

Quell'iniziativa è una dimostrazione delle intenzioni della Cina di realizzare enormi società le cui economie di scala consentirebbero loro di competere in modo più aggressivo in ordine agli accordi con ditte estere.

All'inizio di dicembre la China Minmetals Corp., maggior commerciante di metalli del paese, ha concordato di acquisire la China Metallurgical Group Corp., un gruppo statale di ingegneria civile ad attività minerarie.

La SESAC sta predisponendo un fondo statale allo scopo di assorbire i debiti inesigibili del settore minerario, gente che, come ha dichiarato, ha familiarità al riguardo.

La Cina ha istituito la mattina dell'11 dicembre un termine di scadenza di due anni per le imprese in perdita appartenenti al governo centrale per migliorare le proprie prestazioni, ai sensi del quale le ditte che subiscono perdite per tre anni consecutivi sono soggette alla chiusura, mandando nel contempo un



segnale alle ditte controllate dai governi provinciali affinché intensifichino la propria azione.

### *Problemi marittimi*

Combinare le operazioni potrebbe aiutare le compagnie di navigazione ad ampliare la propria presenza ed a migliorare il potere contrattuale, ma non riuscirebbe nell'immediato a risolvere il problema dell'eccesso di capacità che il settore ha dovuto affrontare negli ultimi anni.

Secondo la Drewry Shipping Consultants Ltd, ci si aspetta che questo ed il prossimo anno vengano consegnate navi con una capacità combinata di circa 2,9 milioni di contenitori da 20 piedi, anche se le linee di navigazione stanno ritirando navi da alcuni traffici allo scopo di far salire le tariffe nel corso della lenta stagione invernale.

Secondo la Shanghai Shipping Exchange, le tariffe a pronti per trasportare un



container da 20 piedi dall'Asia all'Europa sono diminuite sino a 275 dollari USA nella settimana terminata il 4 dicembre, in ribasso del 50% rispetto alla settimana precedente.

Le tariffe verso la Costa Occidentale statunitense sono calate sino a 891 dollari USA per un box da 40 piedi.

Il 7 dicembre, la CMA CGM ha presentato un'offerta d'acquisto della Neptune Orient per 2,4 miliardi di dollari USA, un accordo finalizzato a consolidare le posizioni della CMA CGM quale terza maggiore compagnia di navigazione containerizzata del mondo ed a colmare il divario con il leader del mercato A.P. Møller-Maersk A/S.

Le compagnie devono ottenere l'approvazione da parte degli Stati Uniti, dell'Europa e della Cina per poter portare a termine l'acquisizione entro il mese di agosto.

La China Shipping Container Lines, settima linea di navigazione containerizzata al mondo secondo il sito web della Alphaliner, partecipa ad un'alleanza con la CMA CGM e la United Arab Shipping Co., mentre la Cosco, sesta al mondo in ordine di grandezza, fa parte della CKYHE.

Entrambe le compagnie di navigazione cinesi effettuano operazioni terminalistiche portuali così come trasporto marittimo containerizzato ed attività di trasporto di rinfuse secche.

Il gruppo China Shipping ha conseguito entrate per 82,8 miliardi di yuan (12,8 miliardi di dollari USA) nel 2014, mentre il gruppo Cosco secondo il suo sito web ha conseguito entrate pari a 169,8 miliardi di yuan.

*(da: gcaptain.com, 11 dicembre 2015)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### NUOVO MODELLO OPERATIVO PER LA DB SCHENKER RAIL

La DB (Deutsche Bahn) ha annunciato l'introduzione di un nuovo modello operativo per la DB Schenker Rail che a suo dire "ridefinirà" l'unità di trasporto merci ferroviario.

Esso fa parte di un "rinnovamento su vasta scala delle operazioni ferroviarie in Germania" denominato "Pulizie domestiche" riguardanti il trasporto sia passeggeri che merci ed approvato a metà dicembre dal consiglio di vigilanza delle ferrovie statali tedesche.

L'amministratore delegato della DB, dr. Rüdiger Grube, ha detto che il "Pulizie domestiche" comprenderà "cambiamenti del personale e strutturali, così come l'eliminazione della complessità in eccesso, ad esempio con un profilo semplificato del marchio.

Il programma di ristrutturazione della DB e la pianificazione a medio termine saranno visibili nel bilancio di esercizio della società".

Grube si aspetta il conseguimento di poste non ricorrenti per un valore complessivo di 2 miliardi di euro per i bilanci di questo e del prossimo anno finanziario.

Rispetto a questo totale, 1,3 miliardi di euro risulteranno da speciali svalutazioni nel trasporto merci ferroviario.



Il "Pulizie domestiche" dispone che il sistema di produzione della DB Schenker Rail venga "semplificato sensibilmente allo scopo di renderlo meno soggetto ai disservizi" sottolinea la DB.

"L'obiettivo è quello di raggiungere il 95% di riempimento nell'ambito dell'impegno di servizio nei confronti del cliente.

A questo fine, una stabile rete di qualità, con un orario annuo e frequenze di servizio prestabilite, saranno introdotti per una vasta percentuale dei traffici nel contesto dei quali si effettuano operazioni.

La DB continuerà inoltre ad offrire altresì servizi ad hoc.

“La più elevata qualità ed i minori costi di produzione innalzeranno l'utilizzazione della capacità della rete.

Anche la gestione delle vendite e dei ricavi sarà ammodernata e la rete europea sarà ampliata allo scopo di mettere in grado la DB Schenker Rail di tenere il passo della crescita del mercato europeo dell'1% a partire dal 2018”.

La DB Schenker Rail è il principale fornitore in Europa di servizi di trasporto merci ferroviario con approssimativamente 4,86 miliardi di euro di proventi annui e quasi 31.000 dipendenti.

Essa effettua 4.800 operazioni di treni merci al giorno.

Nella prima metà del 2015, i traffici, misurati in tonnellate/km, sono diminuiti del 6% da 52 miliardi a 48,9 miliardi, a causa del “negativo impatto degli scioperi e del maltempo”.

All'inizio di dicembre, Jürgen Wilder ha assunto l'incarico di nuovo amministratore delegato dell'unità al posto di Alexander Hedderich, che ha lasciato la Deutsche Bahn alla fine di agosto dopo 16 anni nella società, sei dei quali trascorsi come responsabile della DB Schenker Rail.

*(da: lloydsloadinglist.com, 21 dicembre 2015)*

## TRASPORTO INTERMODALE

### LA REGIONE ALPINA TORMENTATA DAL TRAFFICO VEDE LA LUCE ALLA FINE DEL TUNNEL

Il Passo del Brennero fra l'Austria e l'Italia è in sofferenza sotto il peso della congestione, dal momento che sempre più traffico scorre nella valle alpina.

Dopo l'esultanza in occasione del summit COP21 di Parigi, la regione del Tirolo spera che i traffici possano essere limitati.

Gli ultimi dati mostrano come i traffici di transito attraverso il Passo del Brennero si siano incrementati in modo significativo.



A novembre, 10.000 veicoli pesanti in più hanno utilizzato l'autostrada A12 rispetto allo stesso mese dell'anno scorso.

Ciò significa che almeno 1,9 milioni di veicoli pesanti adibiti al trasporto

merci ed altri veicoli pesanti hanno utilizzato il Passo del Brennero, totalizzando un incremento del 3,5%.

La situazione sembra essere stata peggiorata dalla riduzione dei pedaggi.

Sebbene tale decisione abbia incontrato qualche opposizione in Austria, Vienna è stata obbligata a prenderla ai sensi della normativa europea.

Il sistema dei pedaggi ricade sotto le cosiddetta Direttiva dell'Eurovignetta, che stabilisce che i proventi dei pedaggi non debbano superare il costo dell'infrastruttura.

La riduzione dei pedaggi era, sostanzialmente, sottratta alla competenza del Ministero dei Trasporti austriaco.

Questa motivazione non è bastata all'organizzazione non governativa Transitforum, che ritiene che il problema del traffico e la riduzione dei pedaggi siano un "attacco brutale" alla zona in questione.

Dopo che un divieto di circolazione per determinati veicoli è stato revocato dalla Corte di Giustizia Europea su richiesta ufficiale della Commissione Europea a dicembre del 2011, il governo del Tirolo sta adesso lavorando alla preparazione di una nuova normativa.

Non prima dell'estate dell'anno prossimo potrebbe entrare in vigore un divieto di circolazione settoriale per i veicoli merci pesanti che trasportano certe merci.

È probabile che circa 200.000 veicoli merci pesanti saranno tolti dalle strade in conseguenza della normativa in programma.

Se non verranno adottati provvedimenti al riguardo, allora è possibile che 2 milioni di veicoli possano utilizzare il Brennero l'anno venturo.

Le disposizioni dell'accordo sui transiti significano che potrebbe essere più agevole mettere in atto le limitazioni.

Le speranze a breve termine adesso risiedono in Andrä Rupprechter, Ministro Federale dell'Agricoltura, Silvicultura, Ambiente e Gestione delle Acque che proviene dal Tirolo e ha partecipato al summit COP21 ed è nella posizione favorevole per implementare nuove misure.

Una soluzione a lungo termine potrebbe dimostrarsi il tunnel ferroviario di base del Brennero.

Il nuovo collegamento è finalizzato ad alleviare la congestione del traffico, sebbene la sua apertura sia in programma solamente per il 2025.

Il tunnel costituirà una sezione dell'asse lungo 2.200 km da Berlino a Palermo che fa parte delle TEN-T (Reti di Trasporto Trans-Europee) promosse dall'Unione Europea.

Il tunnel lungo 55 km, quando verrà aperto, sarà il secondo tunnel ferroviario mondiale in termini di lunghezza.

Fino ad allora, le comunità alpine, afflitte dal traffico pesante e dal correlato inquinamento, dovranno soffrire ancora a lungo.

*(da: euractiv.com, 15 dicembre 2015)*

## TRASPORTI ED AMBIENTE

### **IMO: AVANTI TUTTA CON I PROVVEDIMENTI RELATIVI AI CAMBIAMENTI CLIMATICI IN SEGUITO ALL'ACCORDO DI PARIGI**

L'IMO (International Maritime Organization) ha accolto favorevolmente gli storici risultati ottenuti in occasione della COP 21 (Conferenza di Parigi sui Cambiamenti Climatici).

L'Accordo di Parigi sui Cambiamenti Climatici identifica il chiaro obiettivo di "mantenere l'incremento della temperatura media globale ben al di sotto dei 2°C rispetto al livello pre-industriale e di continuare a sforzarsi per limitare l'incremento della temperatura ad 1,5°C rispetto al livello pre-industriale".

L'IMO ha contribuito – e continuerà a contribuire – agli obiettivi di riduzione dei gas serra in tutto il mondo.

L'IMO ed i suoi stati membri riconoscono l'importante necessità per il trasporto marittimo internazionale, che rappresenta il 2,2% delle emissioni di CO<sub>2</sub> antropogeniche, di supportare gli sforzi a livello mondiale per mitigare l'impatto del cambiamento climatico.

Il segretario generale dell'IMO Koji Sekimizu ha dichiarato: "L'Accordo di Parigi rappresenta un progresso notevole e si fonda sul Summit sulla Terra di Rio del 1992, che di per se stesso fu un passo avanti significativo.

L'assenza di ogni specifica menzione del trasporto marittimo nel testo finale non diminuirà in alcun modo il forte impegno dell'IMO quale regolatore del settore dello shipping a continuare a lavorare per far fronte al problema delle emissioni di gas serra derivanti dalle navi coinvolte nei traffici internazionali".

Finora, l'IMO è la sola organizzazione ad avere adottato misure per l'efficienza energetica che siano giuridicamente vincolanti in tutto un intero settore mondiale ed applicabili in tutti i paesi.

Standard obbligatori sull'efficienza energetica per le nuove navi e misure operative obbligatorie per ridurre le emissioni delle navi esistenti sono entrate in vigore ai sensi di una convenzione internazionale esistente (la MARPOL Allegato VI) nel 2013.

Entro il 2025, tutte le nuove navi saranno più efficienti del 30% per quanto riguarda l'energia rispetto a quelle costruite nell'ultimo anno.

Questo è più di un obiettivo, è una disposizione normativa, e dimostra che l'IMO è il giusto ed unico forum per identificare le soluzioni ed un cammino appropriato per il trasporto marittimo internazionale al fine di decarbonizzarsi con il resto del mondo.

Persistere in tali sforzi comprenderà lo sviluppo di una sistema globale di raccolta dei dati per una discussione particolareggiata in ordine al consumo di carburante navale in occasione della prossima di riunione della Commissione dell'IMO per la Protezione dell'Ambiente Marino nel 2016, l'ulteriore presa in considerazione di un obiettivo esteso a tutto il settore di riduzione delle emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo internazionale come proposto dalle Isole Marshall nel 2015 e la continuazione delle indagini in ordine all'individuazione di meccanismi aggiuntivi per le navi allo scopo di supportare la messa in atto dell'Accordo di Parigi.

Nel corso della COP21, l'IMO ha fornito un aggiornamento del proprio lavoro finalizzato ad affrontare la problematica delle emissioni di gas serra derivanti dai carburanti bunker utilizzati nello shipping internazionale.

Nello specifico, l'IMO ha riferito riguardo ai propri lavori finalizzati ad un ulteriore sviluppo di linee-guida per supportare la messa in atto uniforme delle regole sull'efficienza energetica per le navi, ai propri sforzi relativi alla cooperazione tecnica ed



alla realizzazione di capacità al fine di assicurare l'effettiva implementazione ed entrata in vigore delle citate nuove regole in tutto il mondo e, cosa importante, alle attività per supportare la promozione della cooperazione tecnica ed il trasferimento delle tecnologie inerenti al miglioramento dell'efficienza energetica delle navi.

All'IMO, i governi mondiali sono convenuti per sviluppare la struttura normativa dello shipping internazionale che costituisce la base delle decisioni di investimento.

C'è adesso per gli stati membri dell'IMO il chiaro imperativo di essere all'altezza della sfida presentata dall'Accordo di Parigi.

Il segretario generale Sekimizu ha dichiarato: "Adesso io incoraggio i governi a portare lo spirito dell'Accordo di Parigi all'IMO ed a farsi avanti con nuove, creative proposte e di approcciarle in maniera costruttiva e cooperativa".

Sekimizu afferma che la sfida apportata dall'Accordo di Parigi è stata estesa anche ai progettisti navali ed ai tecnici marittimi allo scopo di sviluppare le soluzioni tecnologiche, a quelli che operano e gestiscono navi, ai lavoratori marittimi ed a quelli che li formano e, ciò che più conta, alle attività dello



shipping, che hanno bisogno di far sì che l'investimento in innovative tecnologie a basso contenuto di carbonio vengano incentivate in modo appropriato.

Come è stato sottolineato ancora una volta dall'Accordo di Parigi c'è il chiaro imperativo che lo sviluppo ora debba essere veramente sostenibile.

Quale catalizzatore del commercio globale, il trasporto marittimo internazionale è indispensabile al mondo e i governi membri dell'IMO, gli enti osservatori e la più ampia società civile continueranno a dare impulso ai progressi fatti a Parigi.

*(da: [hellenicshippingnews.com](http://hellenicshippingnews.com), 15 dicembre 2015)*

## INDUSTRIA

### **GLI ARMATORI CONCLUDONO GLI ULTIMI ACCORDI DELL'ANNO RELATIVI A NUOVE COSTRUZIONI**

Mentre l'anno volge al termine, gli armatori che cercano di sfruttare al meglio i bassi prezzi delle nuove costruzioni stanno cominciando a mettere nero su bianco al fine di concludere le ultime ordinazioni del 2015.

Nel suo ultimo rapporto settimanale, la Allied Shipbroking nota come l'attività di nuove costruzioni sia ancora rimasta relativamente stabile, con ulteriori ordinazioni di petroliere che questa volta sono andate ad aggiungersi al registro delle ordinazioni sia per le unità a lungo raggio di tipo 2 che per quelle più piccole.

Secondo la Allied, "di conseguenza assisteremo ad una ordinazione per 3 unità kamsarmax confermate e 3 opzionali alla Jaingsu Yangzjiang in Cina da parte della norvegese Torvald Klaveness.

Nello stesso tempo è degno di nota sottolineare come i prezzi stiano ancora scendendo ulteriormente rispetto al loro livello dei primi di novembre, anche se la situazione potrebbe probabilmente peggiorare ancora nel corso del primo trimestre del 2016 di pari passo con l'aumento della pressione sui cantieri navali al fine di mantenere un livello futuro sicuro del registro delle ordinazioni.

La questione è che dal momento che molti cantieri navali notano come il proprio registro delle ordinazioni spazi in un ambito molto più ristretto rispetto a quello di due anni prima, un sacco di cantieri con problemi finanziari si ritroveranno ancora più all'angolo e saranno costretti a riadattare le proprie capacità operative o persino a prendere in maggiore considerazione la possibilità di un ulteriore consolidamento".

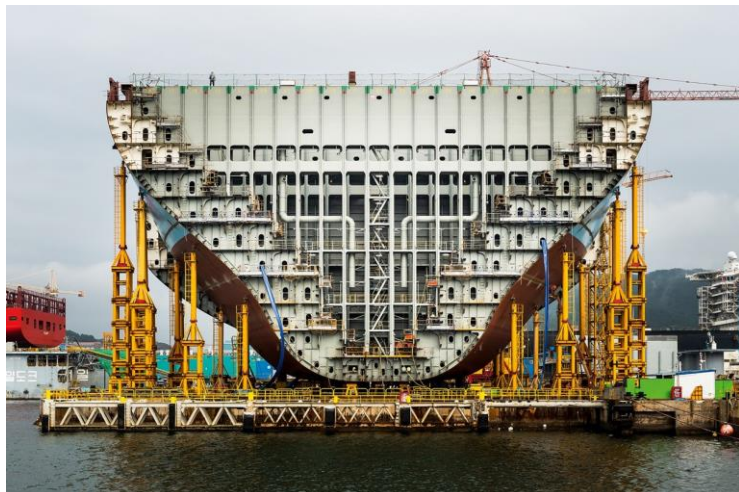
In un altro rapporto settimanale sulle nuove costruzioni, la Clarkson Platou Hellas ha detto che "si prospetta una settimana relativamente tranquilla nel mercato delle nuove costruzioni dal momento che si avvicina la fine dell'anno.

Anche se si pensa che sia stato concluso il mese scorso, è stato ora rivelato che la Tsuneishi Zosen ha ricevuto un'ordinazione confermata per otto petroliere Aframax DWT da 115.000 tonnellate di portata lorda.

Si è saputo che quattro navi saranno consegnate alla Kambara Kisen K.K. mentre le altre quattro saranno consegnate alla Meiji Shipping, tutte quante nel 2017 e 2018.

Si dice che anche la Pertamina abbia ordinato otto petroliere da 17.500 tonnellate di portata lorda in consegna nel 2017, per quanto il numero esatto di navi presso determinati cantieri navali debba ancora essere confermato.

La Klaveness ha annunciato un'ordinazione confermata di tre unità combinate da 83.500 tonnellate di portata lorda alla Jaingsu New Yangzjiang in consegna nella seconda metà del 2018.



Si sa che la Klaveness ha un certo numero di navi in opzione e questo comporterà la cancellazione della loro seconda Kamsarmax da 82.000 tonnellate di portata lorda in cantiere.

Negli altri settori, la Shandong Huanghai Shipbuilding ha annunciato un contratto con la Huajia International Shipping in Cina relativo ad una nave ro-ro merci/passeggeri da 20.000 tonnellate di stazza lorda.

Questa nave avrà una capacità sino a 1.200 passeggeri e la sua consegna è prevista entro il 2017" conclude la Clarkson Platou Hellas.

Nel contempo, la Allied afferma che nel mercato delle compravendite di questa settimana "dal lato delle rinfuse secche l'attività è stata lievemente minore anche se è stato riportato un buon numero di accordi conclusi, specialmente nel settore delle panamax.

I prezzi accertati sono ancora bassi e sono indirizzati ancora più giù rispetto al livello notato un mese addietro.

Questo è anche il principale fattore che spinge gli acquirenti che lo vogliono a prendere unità malgrado le scarse prestazioni delle tariffe di nolo.

Anche se adesso ci si aspettano ulteriori cali dei prezzi, è probabile che ci sia maggiore interesse nei confronti delle unità più moderne che assicurano migliori possibilità patrimoniali.

Dal lato delle petroliere, data l'imminenza delle festività natalizie, l'attività si è notevolmente ridotta tanto che questa settimana sono state riferite ordinazioni per sole due navi e per di più nelle categorie delle petroliere più piccole.

È probabile che non assisteremo a molta attività nei mesi a venire, dato che sia i venditori che gli acquirenti ci andranno più piano, dal momento che essi si dimostrano poco desiderosi di intraprendere qualsiasi iniziativa precipitosa” conclude il broker marittimo.

Infine, nel mercato delle demolizioni, il broker marittimo afferma che “data l’offerta di promozioni che si mantiene su un ritmo costante e poiché le capacità nel sub-continente indiano tendono a raggiungere provvisoriamente il limite massimo, sicuramente l’ulteriore pressione sui prezzi comporterà un ulteriore calo.

Nello stesso tempo, questa settimana si è verificato un notevole incremento nell’attività riportata, in cui le rinfusiere secche sono state le principali responsabili della rottamazione di unità al momento attuale, dato che il valore del naviglio di seconda mano ha toccato il fondo mentre molti armatori ritengono che sia meglio accontentarsi dei prezzi di rottamazione attualmente praticati piuttosto che aspettare gli ulteriori cali che secondo molti sono in procinto di verificarsi.

Tuttavia, potrebbe non essere proprio così drastico il calo dei prezzi cui assisteremo nei prossimi due mesi, perché gli sforzi finalizzati ad arrestare il dumping sull’acciaio cinese ha liberato il mercato dalla pressione aggiuntiva verso il basso per quanto provvisoriamente e solamente per un piccolo importo.

Ora sembra che la principale preoccupazione sia costituita dal gran numero di navi offerte sul mercato da parte dei loro rispettivi armatori, dando così agli acquirenti finali un vantaggio e la capacità di scegliere selettivamente unità speciali senza incrementare le proprie offerte di prezzo di un importo significativo” conclude la Allied.

*(da: hellenicshippingnews.com, 23 dicembre 2015)*

## LOGISTICA

### LA PALLETWAYS ANNUNCIA IMPORTANTI INVESTIMENTI IN EUROPA MERIDIONALE

La Palletways, rete europea di trasporto merci pallettizzato espresso, ha rafforzato i propri servizi in Europa con la presentazione di tre nuovi hub internazionali in Europa meridionale.

Il gruppo ha inaugurato un nuovo hub regionale a Montpellier, nel sud della Francia, aggiornando i servizi dall'attuale hub di Parigi, e ha investito nelle espansioni delle proprie infrastrutture regionali di Saragozza, in Spagna, e di Milano, in Italia, al fine di movimentare le consegne internazionali.

La Palletways ha investito notevolmente in questa nuova infrastruttura che apporterà migliorie alle efficienze operative e ridurrà i tempi di viaggio in tutti e 20 i paesi europei in cui essa effettua consegne.

Più specificamente, i nuovi hub offriranno alla clientela:

- servizi migliorati in modo significativo da e per la Francia meridionale così come un nuovo servizio speciale più rapido alla volta di aree urbane della Francia settentrionale;
- migliorata visibilità delle consegne in tutta la Francia;
- collegamenti giornalieri fra Italia e Spagna;
- servizi internazionali migliorati da e per le aree attorno a Barcellona e Milano.



Rachael Alpha, amministratrice delegata della Palletways GmbH, dichiara: "L'istituzione di tre nuovi hub internazionali nella regione, in grado di gestire volumi in entrata ed in uscita lungo la nostra rete paneuropea in maniera più

veloce ed efficiente di prima, presenterà notevoli opportunità di crescita per il gruppo.

L'espansione rafforzerà la nostra posizione quale indiscussa rete di trasporto merci pallettizzata numero uno in Europa.

I nuovi hub saranno supportati dalla nostra piattaforma informatica paneuropea e dal servizio clienti centrale di Madrid al fine di assicurare la soddisfazione da parte nostra delle migliori aspettative possibili per la clientela".

James Wilson, responsabile esecutivo del gruppo Palletways, aggiunge: "La nostra rete europea ha sperimentato una notevole e continua crescita nel corso dell'ultimo decennio, che ci ha consentito di crescere organicamente.

Solo quest'anno abbiamo aggiunto sei nuovi paesi alla nostra rete, fra cui la Polonia, la Romania, la Bulgaria e quelli baltici.

Stiamo altresì investendo in sistemi informatici che ottengano concessioni ed in infrastrutture migliorate allo scopo di offrire il miglior servizio possibile ai nostri membri e clienti".

Gli sviluppi in Europa meridionale fanno parte di un importante programma d'investimento in hub da parte del gruppo.

La società ha recentemente presentato un secondo terminal presso il proprio National Hub nel Regno Unito che ha ampliato la capacità di 8.000 pallet al giorno.

Inoltre sono appena iniziati i lavori nell'ambito di un investimento da 10 milioni di sterline in una nuova operazione tipo hub nella Germania centrale che triplicherà la capacità di consegna nella regione.

La rete del gruppo Palletways adesso comprende oltre 400 depositi e 13 operazioni hub in 20 paesi europei.

L'anno scorso, ha investito qualcosa come 1,4 milioni di sterline nella rete paneuropea che ha contribuito a conseguire un'annata da record per i volumi transfrontalieri e quest'anno si prevede che essi aumenteranno di un altro 50%.

*(da: transportdistributioneurope.com, 8 dicembre 2015)*

## LEGISLAZIONE

### **OSSIDI DI AZOTO: UN'ALTRA SERIE DI REGOLE DELL'IMO SULLE EMISSIONI**

Dal 2016 in poi alle navi di nuova costruzione che viaggeranno in determinate Aree di Controllo delle Emissioni sarà richiesto di rispettare gli standard "Serie III" delle emissioni di NO<sub>x</sub> (ossidi di azoto).

Questi nuovi limiti sono molto più rigorosi dei livelli stabiliti dalla "Serie II" e richiedono investimenti in provvedimenti dedicati alla riduzione dei NO<sub>x</sub>.

I produttori degli equipaggiamenti hanno investito in modo significativo al fine di sviluppare soluzioni relative alla Serie III dei NO<sub>x</sub> e quale opzione sarà quella preferita dagli armatori è una questione fondamentale.

#### *Corsa alla regolamentazione*

Le limitazioni apposte dall'IMO alle emissioni di NO<sub>x</sub> delle navi sono state introdotte in tre fasi ed il livello della "Serie III" è di circa il 70% al di sotto delle limitazioni della "Serie II"; esse hanno bisogno di tecnologia dedicata per la riduzione di NO<sub>x</sub> o l'uso di carburanti "puliti" come il gas naturale liquido.

Gli standard della Serie III saranno validi per i motori diesel marini installati sulle navi "costruite" dal 1° gennaio 2016 in poi quando viaggiano nella attuali NECAs (Aree di Controllo delle Emissioni di NO<sub>x</sub>).

Il Nord America ed il Mar dei Caraibi statunitense sono attualmente le sole Aree di Controllo delle Emissioni di NO<sub>x</sub> ed anche se vi sono richieste di istituzione di limiti più rigorosi per i NO<sub>x</sub> in altre aree come il Baltico è improbabile che i requisiti di conformità vengano applicati retroattivamente.

Con il termine fissato per il NO<sub>x</sub> incombente, quest'anno ci sono stati numerosi rapporti relativi ad armatori che cercano di piazzare ordinazioni al fine di assicurarsi la posa di una chiglia prima del 1° gennaio 2016.

Ciò eviterebbe la pesante maggiorazione di prezzo correlata alla conformità alla Serie III: si dice che un trattamento SCR (Riduzione a Catalizzatore Selettivo) costi circa 1,5 milioni di dollari USA per una petroliera a medio raggio e sino a 4 milioni di dollari USA per una superpetroliera.

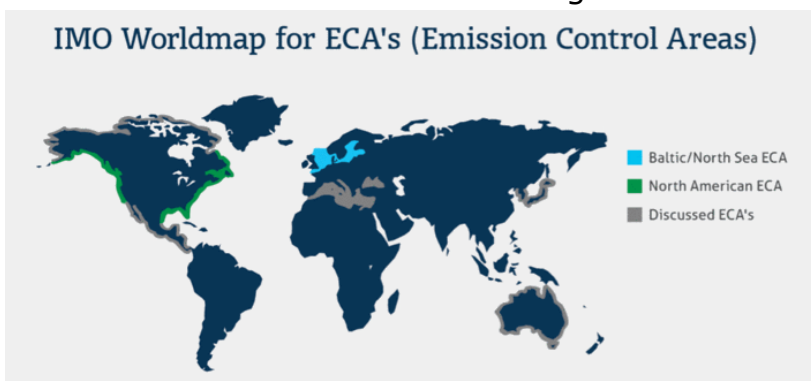
#### *Possibilità di emissione*

Le principali soluzioni per i limiti della Serie III sono rappresentate da tecnologie fra cui i sistemi di Riduzione a Catalizzatore Selettivo (SCR) ed i relativamente nuovi sistemi di ricircolo dei gas esausti (EGR), oppure il carburante a gas naturale liquido.

Secondo il database della Clarksons Research, è stato riportato che attualmente esistono 306 navi dotate di tecnologia NO<sub>x</sub> (il 95% della quale è costituito da sistemi SCR) e 79 navi che possono viaggiare con carburante a gas naturale liquido.

In misura sempre maggiore la capacità di utilizzare carburante a gas naturale liquido è la norma per le navi adibite al trasporto di tale gas e quindi esse sono state escluse da questa analisi allo scopo di ottenere una visione più chiara di quali soluzioni siano state adottate per le rilevazioni della riduzione di ossidi di azoto.

Il numero delle navi nella flotta in grado di soddisfare gli standard sui NO<sub>x</sub> della



Serie III è cresciuto – come riportato - da 74 navi all'inizio del 2005 a 385 navi all'inizio di dicembre di quest'anno, ma esso rimane una piccola percentuale della flotta mondiale (0,4%).

La tassa ed il finanziamento relativi al NO<sub>x</sub> della Norvegia, introdotti rispettivamente nel 2007 e 2008, hanno indotto gran parte dei provvedimenti relativi agli investimenti per la riduzione degli ossidi di azoto ed è stato riportato che il 63% della flotta conforme alle regole sul NO<sub>x</sub> appartiene a armatori norvegesi.

Nel contempo, sono state effettuate ordinazioni per 91 navi conformi alla Serie III NO<sub>x</sub>, l'81% delle quali con capacità per gas naturale liquido.

Si tratta di una proporzione leggermente più alta del registro delle ordinazioni globale, pari al 2%, rispetto alla flotta.

Anche le ordinazioni sono state meno consolidate e gli armatori norvegesi, statunitensi e svedesi rappresentano rispettivamente il 21%, il 16% ed il 13% del registro delle ordinazioni in termini numerici.

#### *Ancora più trasparenza sui NO<sub>x</sub>*

Attualmente, la maggior parte delle navi che potrebbero soddisfare gli standard della Serie III appartengono a proprietari norvegesi e sono



equipaggiate con sistemi SCR per quanto il registro delle ordinazioni sia più orientata verso una soluzione del tipo carburante a gas naturale liquido.

Tuttavia, le ordinazioni nel 2016 potrebbero apportare una maggiore visibilità quanto alle opzioni preferite ai fini della conformità.

*(da: [hellenicshippingnews.com](http://hellenicshippingnews.com), 17 dicembre 2015)*

## STUDI E RICERCHE

### AUMENTA LA FLOTTA CONTAINERIZZATA INATTIVA

I vettori stanno intensificando la propria attività di ritiro della capacità ed a novembre si è assistito ad un grosso aumento del numero di portacontainer inattive.

Le dimensioni della flotta inattiva si sono gonfiate del 52% da ottobre a novembre fino a raggiungere i 900.000 TEU, il maggiore totale mensile dall'inizio del 2010 in seguito al crollo del mercato del 2009.

Il tonnellaggio inattivo adesso rappresenta il 4,6% della flotta mondiale, che è ancora in qualche modo lontano dall'apice dell'11% circa visto alla fine del 2009.

Per chiarire, la Drewry classifica una nave come inattiva quando è stata ferma per un minimo di 14 giorni.

I cosiddetti viaggi mancati non contano perché queste navi continuano a salpare senza fare scalo nei porti, di modo che esse possono essere facilmente reinserite negli orari.

L'ultima impennata mensile è stata indotta dal numero maggiore di navi delle classi più grandi messe in disarmo.

La Drewry ha conteggiato complessivamente 31 navi inattive da 8.000 TEU ed oltre alla data del 16 novembre, compreso un gigante da 18.000 TEU.

L'inattività di beni patrimoniali così grandi non viene decisa alla leggera, ma le crescenti dimensioni di questo settore dimostrano come i vettori abbiano capito che la navigazione a bassa velocità e le partenze mancate siano insufficienti di per se stesse a far fronte al problema dell'eccesso di capacità nei traffici est-ovest.

Le ragioni che sottostanno all'ultimo ingrandimento dimensionale della flotta inattiva sono di conoscenza comune: domanda fiacca, eccesso di capacità e tariffe di nolo ultra basse.

Ciò che è più difficile da giudicare è quante altre navi dovranno essere parcheggiate al fine di ribaltare la situazione.

Come menzionato in precedenza, la flotta inattiva aveva raggiunto il suo apice nel 2009 quando qualcosa come 1,4 milioni di TEU di capacità navale, che allora rappresentavano l'11% della flotta mondiale, era stata messa in disarmo.

Tuttavia, anche se l'attuale situazione presenta qualche somiglianza con il 2009, ci sono differenze più fondamentali.



L'inattività su larga scala del 2009 era stata la risposta ad un crollo della domanda causato dalla crisi finanziaria globale, mentre i problemi odierni sono più autoindotti.

I traffici containerizzati attualmente sono perlomeno ancora in crescita, per quanto in modo anemico,

ma il vero problema oggi è costituito dalle enormi aggiunte alla flotta containerizzata che hanno fatto sì che l'offerta superasse la domanda in ognuno degli ultimi quattro anni.

Tornando al 2009, i vettori erano stati troppo lenti a reagire alla recessione o non erano andati abbastanza a fondo con i tagli alla loro capacità per evitare che il settore registrasse perdite operative annue nell'ordine di 17-18 miliardi di dollari USA.

Essi peraltro erano stati abbastanza furbi da agevolare gradualmente la reimmissione di navi nelle operazioni quando la domanda inaspettatamente era tornata ad oltranza l'anno successivo, comportando profitti da record per il settore pari a circa 20 miliardi di dollari USA.

I problemi dei vettori oggi derivano in misura maggiore dal lato dell'offerta più che da quello della domanda.

Data l'ordinazione di più navi grandi, la Drewry al momento prevede che il settore dovrà sopportare almeno tre anni di eccesso di capacità e, poiché ci si aspetta che la domanda risalga solamente in modo modesto nel corso del periodo in questione, i vettori avranno a che fare con l'inattività più a lungo al fine di rimettere a posto le cose.

La domanda successiva è: quando si andrà a fondo con i tagli relativi all'inattività?

Le tariffe di nolo sono attualmente molto vicine al punto basso in cui erano al minimo del 2009, cosa che potrebbe suggerire che le linee di navigazione

agirebbero con saggezza se apportassero riduzioni simili alla capacità del sistema, se non ci fosse la considerazione che il quantitativo rimosso si era dimostrato insufficiente ad arginare il flusso di bilanci in rosso.

Riportare indietro la flotta inattiva all'11% della flotta complessiva richiederebbe il fermo di almeno un altro milione di TEU in aggiunta ai 900.000 TEU attualmente all'ancora.

Ciò è probabilmente eccessivo.

L'obbligo di tagliare la capacità era maggiore nel 2009 dal momento che i vettori stavano subendo una emorragia di liquidità così veloce da portare molti di loro vicini al fallimento, mentre ora la maggior parte è stata in grado di ricavare un profitto persino fino al terzo trimestre, sebbene probabilmente la situazione cambierà quando arriveranno i risultati del quarto trimestre.

*(da: hellenicshippingnews.com, 11 dicembre 2015)*

## SICUREZZA E PROTEZIONE

### LE NAVI PER LO STOCCAGGIO GALLEGGIANTE DI GAS NATURALE LIQUIDO POSSONO GARANTIRE LA SICUREZZA

Poiché ultimamente la sicurezza relativa alla fornitura di gas naturale è diminuita, la Turchia potrebbe incrementare l'assortimento delle proprie risorse mediante il noleggio di una "nave per lo stoccaggio di gas naturale liquido" a breve termine.

I potenziali investitori stanno ora aspettando il via libera dal governo.

Secondo informazioni ottenute dalla AA (Anadolu Agency), ci sono 18 terminal galleggianti per gas naturale liquido definiti come unità "di stoccaggio e rigassificazione" (navi FSRU) in 11 diversi paesi del mondo; tali unità possono essere commissionate nel giro di 9-10 mesi.

Gli esperti sottolineano come la capacità di una nave FSRU possa variare da 500 milioni ad 1 miliardo di metri<sup>3</sup> di gas, mentre il costo spazia da 200 milioni a 1 miliardo di dollari USA a seconda della capacità.



ovunque ce ne sia bisogno: ad esempio, nella regione di Marmara o nel Mediterraneo; peraltro, gli investitori stanno attualmente aspettando che il governo faccia i passi necessari.

"A questo riguardo, c'è un valido esempio.

La Giordania ha siglato un accordo quinquennale ed improvvisamente ha visto diminuire la propria dipendenza dal gas naturale liquido, cosa che ha indotto una flessibilità decisiva nella sicurezza delle forniture nella regione" dichiara Ögütçü.

Öğütçü sostiene inoltre che anche Israele vorrebbe implementare un progetto simile e ha aggiunto che gli accordi vengono solitamente stipulati con durata quinquennale al fine di consentire un più facile finanziamento per gli investitori.

Tuttavia, egli sottolinea l'importanza di stabilire la quota e la localizzazione del gas naturale liquido nel contesto del processo di rifornimento di gas naturale, dal momento che questi investimenti si arresterebbero se le risorse di gas naturale liquido non venissero utilizzate in seguito all'incremento del quantitativo di gas naturale ricevuto dai gasdotti.

Öğütçü afferma altresì che certe grandi imprese in Turchia in precedenza avrebbero voluto procedere in tal senso ma che la mancanza di regolamentazione era stato un ostacolo che avevano dovuto affrontare.

“In ordine agli investimenti da effettuare a questo riguardo, dovrebbe essere fatta entrare in vigore la correlata regolamentazione” ha aggiunto Öğütçü.

A suo dire, la BOTAS, società petrolifera nazionale della Turchia, è già in trattative con certe ditte ai fini dell'impiego di queste navi.

Gli esperti, tuttavia, mettono in evidenza l'importanza delle procedure legali relative a queste navi - che offrono montaggio ed ordinazione in tempi rapidi con costi bassi - attualmente in corso di esame.

Gli esperti del mercato del gas naturale liquido inoltre fanno notare che se queste unità venissero collocate nelle regioni del Marmara meridionale o di Bandirma, potrebbero soddisfare la domanda energetica negli impianti della regione così come l'elevata domanda energetica di Istanbul.

Si è ulteriormente detto che se queste navi potessero essere commissionate fino a quando il gas non inizi a fluire attraverso il TANAP (Gasdotto Trans-Anatolico di Gas Naturale) e dall'Iraq settentrionale, si potrebbe conseguire in breve termine la sicurezza nelle forniture in Turchia.

Inoltre, se dovesse esserci qualche riduzione delle attuali risorse, questi terminal per gas naturale liquido aggiuntivi e le navi per stoccaggio costituiranno un'alternativa atta a coprire l'aumento della domanda di energia nei mesi invernali.

*(da: hellenicshippingnews.com, 17 dicembre 2015)*

## IN CALENDARIO

### 2016

28-29 Jan	10th Indian Ocean Ports & Logistics 2016 Reunion Island
15-17 Feb	PMAESA Conference 2016 Dar Es Salaam, Tanzania
16-17 Feb	RoRo Shipping Conference Gothenburg, Sweden
25-26 Feb	7th Intermodal Asia 2016 Melbourne, Australia
29 Feb - 2 Mar	ICHCA International Conference 2016 Barcelona, Spain
13-15 Mar	International Maritime Transport and Logistics Conference "Toward Smart Ports" Alexandria, Egypt
22-23 Mar	8th International Conference & Exhibition USA 2016 Charleston, USA
7-8 Apr	15th Intermodal Africa 2016 Accra, Ghana
24 -29 Apr	28th Annual Port State Control Course Southampton, UK
27-28 Apr	4th MED Ports 2016 Tanger, Morocco
19-20 May	International Conference on Short-Sea Shipping: Myth or Future of Regional Transport Le Havre, France
26-27 May	5th Black Sea Ports & Shipping 2016 Constanta, Romania
30 May – 2 Jun	10th International Harbour Master Association Congress Vancouver, Canada
14-15 Jul	14th ASEAN Ports & Shipping 2016 Bangkok, Thailand
22-23 Sep	11th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2016 Colombo, Sri Lanka
26-27 Oct	12th Trans Middle East 2016 Jeddah, Saudi Arabia
17-18 Nov	16th Intermodal Africa 2016 Mombasa, Kenya

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.