



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiario

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

ANNO XXXIV
Numero del 15 febbraio 2016

NOTIZIE C.I.S.CO.

IL PORTO DI PALERMO Pag. 3

PORTI

LIVORNO AVVIA LA GARA PER IL NUOVO TERMINAL CONTAINER MENTRE LA CONSHIP ITALIA DIMOSTRA CHE IL PROPRIO CONCETTO DI PORTA D'ACCESSO FUNZIONA " 7

TRASPORTO MARITTIMO

LA HAPAG-LLOYD SI APPRESTA AD IMPORRE IL RIALZO DELLE TARIFFE DOPO IL NUOVO ANNO CINESE DAL MOMENTO CHE LA CANCELLAZIONE DELLE PARTENZE RALLENTA IL RITMO DEL DECLINO DEI PREZZI " 10

TRASPORTO FERROVIARIO

VENDITA PARZIALE DELLA DB DI NUOVO IN VISTA " 12

TRASPORTO STRADALE

ROTTERDAM PARTECIPA ALL'INIZIATIVA DEI CAMION IN PLOTONI " 14

INDUSTRIA

IL CALO DEI PREZZI DEL PETROLIO PONE DOMANDE RELATIVE ALLA STRATEGIA DEI VETTORI " 16

LOGISTICA

LA UPS MINIMIZZA LE PREOCCUPAZIONI IN ORDINE ALLE AMBIZIONI LOGISTICHE DELLA AMAZON 18

LEGISLAZIONE

LA MAERSK VARA UNA CAMPAGNA FINALIZZATA AD AIUTARE I CARICATORI A PREPARARSI IN VISTA DELLE NUOVE REGOLE SULLA PESATURA DEI CONTENITORI " 21

STUDI E RICERCHE

LA DREWRY EVIDENZIA LE PROBLEMATICHE PER LA FILIERA DISTRIBUTIVA
 DERIVANTI DALLE IMMIMENTI REGOLE SULLA PESATURA DEI CONTENITORI Pag. 24

REEFER

I CARICATORI DI PRODOTTI DEPERIBILI SI ASPETTANO CHE L'AMPLIAMENTO
 DEL CANALE DI PANAMA OFFRA NUOVE OPZIONI DI TRASBORDO " 27

IN CALENDARIO " 30

15 febbraio 2016

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

NOTIZIE C.I.S.CO.

IL PORTO DI PALERMO

Il porto di Palermo è toccato da un circuito crocieristico che include tra le più prestigiose compagnie di navigazione.

L'obiettivo del 2016 è quello di confermare il trend positivo, che colloca lo scalo siciliano all'ottavo posto tra quelli italiani (nel 2015 ha superato Bari), primo tra i siciliani e primo tra gli insulari, con una crescita del 3,3%.

Quest'anno per la prima volta il porto palermitano ospiterà cinque approdi della *Vista*, nuova ammiraglia della Carnival mentre, sempre in tema di nuovi arrivi, nel 2015 è approdata a Palermo la terza nave più grande al mondo, la *Norwegian Epic*, che nel 2016 toccherà Palermo per cinque volte.

Sempre nel 2016 attraccherà la *Disney Magic*, un graditissimo ritorno, e la *Aegean Odyssey* con il suo carico di appassionati di archeologia.

L'Autorità portuale continuerà a puntare molto sulle crociere come elemento di sviluppo dei traffici portuali e come opportunità di crescita economica dei territori di riferimento, avviando azioni che daranno frutti a medio termine.

Il settore crocieristico, infatti, si è dimostrato trainante per l'economia cittadina.

Anche nel 2015 l'Autorità portuale di Palermo ha lavorato per migliorare i servizi ai crocieristi, aumentando l'offerta turistica attraverso nuove escursioni e accordi con le più importanti organizzazioni culturali cittadine.

Un modo per rendere più facile il soggiorno a Palermo e per rinnovare le opportunità di visita della città, godendo della sua "vita" artistica e culturale.

Sono aumentate le opportunità per quanto concerne la "mobilità": appena fuori dal porto, i crocieristi potranno trovare taxi, carrozzelle, City sightseeing bus, Hop on/Hop off bus, trenino turistico, Ape tour, Segway tour, Bike tour, e un servizio Car/bike sharing.

Se vogliamo dare la parola ai numeri, va detto che nel 2015 il porto di Palermo ha nuovamente superato il mezzo milione di crocieristi, già registrato nel 2014: nel comparto dei passeggeri il traffico complessivo ha visto un incremento dello 0,8%.

In particolare, il traffico crocieristico ha portato a Palermo 546.884 crocieristi (531.712 nel 2014) con un aumento del 3,3%, mentre i passeggeri traghetti sono passati da 1.147.919 a 1.153.661 (+ 0,5%).

Sempre nel 2015 il porto di Palermo ha movimentato un traffico di 6.886.762 di tonnellate di merci contro i 6.250.496 del 2014, con un aumento del 10,2%.

Le tonnellate diventano 7.151,449 sommando il traffico sviluppato dallo scalo di Termini Imerese (+9,5% rispetto al 2014).

L'Autorità portuale è consapevole di quanto per le compagnie, in tempi di crisi, siano importanti i costi.

Dichiara, infatti, il presidente, Vincenzo Cannatella: "I dati del 2015 confermano la qualità dei servizi offerti dal porto di Palermo e la competitività delle nostre tariffe.

L'incremento dei traffici è il risultato di una politica che crede nel criterio di una stagionalità lunga 365 giorni, come dimostra la presenza di navi in tutti i mesi dell'anno.

Una politica che ha garantito un passaggio di crocieristi sul territorio nei periodi in cui l'attività turistica è più ferma: sono loro, se adeguatamente intercettati, i potenziali clienti delle differenti attività commerciali e attrattive della città e dei suoi dintorni.



Inoltre le cifre attestano come il traffico ro-ro e quello crocieristico rappresentino la vera vocazione del porto di Palermo.

L'Autorità portuale crede molto in una forte cooperazione con le istituzioni per rendere piacevoli il primo impatto con la città e il soggiorno.

L'appeal di una città è dato da molte piccole, ma importanti, cose, come la pulizia, un accesso semplice alle informazioni turistiche, ai trasporti pubblici, e noi lavoriamo in questa direzione".

Senza dimenticare gli interventi strutturali, come quello, appena concluso, sul Molo Santa Lucia.

I lavori hanno permesso il prolungamento dello stesso - allineandone la testata a quelle degli altri due moli del porto commerciale, il Molo Piave e il Molo V.

Veneto - e l'avanzamento del lato nord della relativa banchina, secondo un allineamento ad angolo retto con la sua banchina di riva, ossia con la banchina Puntone.

Il lato sud della banchina è stato invece mantenuto invariato.

Inoltre, è stato realizzato un ampliamento di banchina previsto in progetto di circa mq 6.800, che ha permesso la creazione di piazzali operativi: corsie di imbarco, aree di sosta temporanea per veicoli commerciali ed autoveicoli, viabilità, aree di manovra.

I lavori di ampliamento lato nord sono stati ultimati, è stato effettuato il collaudo statico e il luogo è pronto per essere destinato ad area portuale a servizio del traffico RO-RO.

Ma si procede anche in quei lavori indispensabili per migliorare le infrastrutture a servizio delle crociere, mentre per quanto riguarda la security, nel 2015 l'Autorità portuale ha dotato il porto di due moduli prefabbricati, dotati di metaldetector, e due arco-tunnel, per il controllo dei passeggeri e dei veicoli da/per il Nordafrica.

Si trovano nei pressi dell'area data in concessione alla Società Grimaldi Group, nella zona extra Schengen.

A partire dal 2007, la giurisdizione dell'Autorità portuale di Palermo è stata ampliata al porto di Termini Imerese e da allora, gli interventi infrastrutturali nello scalo termitano sono stati numerosi.

L'Autorità portuale, infatti, ha ritenuto fondamentale spingere verso un rilancio del porto di Termini, dotandolo di opere infrastrutturali adeguate e lavorando sull'incremento dei traffici.

Gli interventi, nel corso degli anni, hanno riguardato in particolare i lavori di consolidamento e di ripristino statico dei piazzali del porto commerciale, e il rifacimento degli impianti e degli arredi.

E' stato realizzato un terminal passeggeri, mentre sono in corso di appalto i lavori di completamento del molo foraneo di sopraflutto e sottoflutto.

Tutti interventi propedeutici e necessari per accogliere le compagnie di navigazione, e che hanno previsto un notevole investimento economico.

Nel Piano di intervento per il Sud del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il triennio 2016/18, l'Autorità portuale di Palermo ha inserito il dragaggio per portare a -10 gli specchi acquei antistanti la diga foranea, la banchina Riva e il molo trapezoidale nord (35 milioni di euro), il cui progetto è già stato redatto, e servirà ad accogliere navi con un pescaggio superiore a quello adesso consentito che in alcuni punti non supera i sei metri; il

completamento del molo di sopraflutto (20 milioni) e di sottoflutto (1.5 milioni), i cui lavori stanno per essere appaltati, e i lavori di security e videosorveglianza (4,2 milioni).

L'Autorità portuale ha anche ritenuto opportuno sospendere l'applicazione dei diritti fissi dovuti all'Ente per i passeggeri in imbarco-sbarco su-da traghetti, e i canoni suppletivi dovuti per l'imbarco/sbarco di autoveicoli: un'ulteriore azione promozionale con l'esplicito intento di attrarre nuovi traffici, venendo incontro agli operatori in questo lungo periodo di crisi.

(da: Autorità Portuale di Palermo)

PORTI

LIVORNO AVVIA LA GARA PER IL NUOVO TERMINAL CONTAINER MENTRE LA CONTSHIP ITALIA DIMOSTRA CHE IL PROPRIO CONCETTO DI PORTA D'ACCESSO FUNZIONA

Mentre il porto italiano di Livorno il 26 gennaio ha formalmente invitato i partecipanti alla gara a formulare offerte per la costruzione e l'esercizio delle operazioni del suo nuovo terminal container, il principale operatore terminalistico del paese, la Contship Italia, ha pubblicato i propri risultati annuali i quali dimostrano che la sua strategia consistente nell'offrire le proprie infrastrutture principalmente come porte d'accesso all'Europa sta iniziando a dare i suoi frutti.

L'operatore, che fa altresì parte del consorzio che effettua operazioni in uno dei terminal del Tanger Med in Marocco, ha riferito risultati produttivi dell'intero gruppo nel 2015 pari a 6,3 milioni di TEU, con un calo del 4,5% rispetto ai 6,6 milioni di TEU che movimentava nel 2014.

Ciò è stato in gran parte dovuto ad una riduzione dei volumi di trasbordo presso la sua infrastruttura hub di Gioia Tauro.

"Lo MCT (Medcenter Container Terminal) di Gioia Tauro e l'Eurogate di Tangeri hanno assistito ad un leggero calo dei volumi, in generale coerente con la tendenza del mercato di trasbordo nel Mediterraneo" afferma la società in una dichiarazione, aggiungendo che la riduzione del 14,2% dei risultati di Gioia Tauro – dai 2,97 milioni di TEU nel 2014 a 2,54 milioni di TEU – è stata "per lo più dovuta agli adeguamenti nell'ambito della rete da parte delle linee di navigazione negli hub mediterranei".

Tuttavia, i suoi terminal porte d'accesso al servizio dei caricatori in Italia ed in Europa centro-meridionale hanno tutti quanti assistito ad una crescita.

In particolare, la sua infrastruttura ammiraglia della Spezia sembra avere tratto vantaggio sia dal proprio progetto di espansione che dall'ampliamento del suo hub intermodale di capacità pari a 300.000 TEU situato a Melzo, nei pressi di Milano, che consente alla Contship di offrire alle linee di navigazione ed ai proprietari dei carichi un servizio combinato terminalistico-intermodale.

Secondo i dati dell'ultimo *Container Trades Statistics*, le importazioni italiane dall'Asia, una fonte di approvvigionamento di contenitori fondamentale per gli scali porte d'accesso italiani, sono diminuite da un anno all'altro del 5,7% nel

terzo trimestre dell'ultimo anno, successivamente a declini simili nei due trimestri precedenti.

Cecilia Eckelmann-Battistello, presidente del gruppo Contship Italia, afferma: "Gli investimenti riguardano terminal sia marittimi che terrestri ed assicurano servizi completamente integrati da porto a porta per la filiera distributiva globale.

Poiché la base clientelare del gruppo si estende all'intera filiera distributiva in



Italia, in Europa meridionale ed oltre, le soluzioni di porta d'accesso alternativa della Contship procedono a ritmo sempre più alto, fornendo alle linee di navigazione, agli spedizionieri di merci ed ai proprietari della merce l'opportunità di riconsiderare le proprie opzioni in termini di trasporto più veloce, efficiente ed eco-

compatibile.

L'Italia è cambiata e continuerà a cambiare.

La Contship continuerà ad indirizzare quel cambiamento nel settore della filiera distributiva" aggiunge la presidente.

La società si aspetta di effettuare ulteriori investimenti sia a Melzo che nel proprio operatore intermodale in-house "transalpino" Hannibal e probabilmente ce ne sarà bisogno, perché in Italia nel giro dei prossimi due anni arriverà altra concorrenza portuale.

I piani di Livorno comprendono un terminal da 72 ettari, con più di 1 km di banchina, dal costo di oltre 800 milioni di euro.

Ci si aspetta che qualcosa come 500 milioni di euro vengano coperti dal governo italiano, dalla Regione Toscana e dall'autorità portuale, mentre il resto sarà sborsato da operatori privati.

Originariamente era stato programmato di indire la gara d'appalto lo scorso autunno, ma poi era stata rinviata a causa di problematiche in ordine alla profondità lungo le banchine, ha spiegato il presidente dell'autorità portuale Giuliano Gallanti.

“La Regione Toscana ha richiesto un pescaggio sino a 20 metri lungo le nuove banchine al fine di accogliere le navi portacontainer di grandissime dimensioni dell’ultima generazione.

Tuttavia, ciò avrebbe comportato una notevole revisione del progetto che prevede profondità sino a 16 metri.

Abbiamo trovato una soluzione: i moli poggeranno su una profondità di 20 metri di modo che l’operatore che vincerà la gara d’appalto potrà decidere sino a quale profondità dragare il fondale.

Inutile dire che ciò basterebbe ad accogliere navi da 14.000-16.000 TEU”.

Come La Spezia, il terminal sarà anche direttamente collegato alle linee ferroviarie dirette a nord.

“Collegando direttamente la nuova infrastruttura alla rete ferroviaria, il complesso offrirà ad importatori ed esportatori una tratta ferroviaria completa alla volta dei centri di deposito e produzione in Italia ed oltre” aggiunge Gallanti.

Il porto attualmente ha un pescaggio di 13 metri ed i critici sostengono che anche il dragaggio sino ai 15 metri di profondità occorrenti per movimentare le navi più grandi presenterebbe difficoltà in termini di conseguimento dei permessi ambientali.

Nel frattempo, stanno continuando anche i lavori presso la nuova infrastruttura della APM Terminals di Vado Ligure, che dovrebbe aprire nel 2018.

A novembre la APMT ha siglato un protocollo d’intesa con il porto di Qingdao che secondo le attese dovrebbe indurre il gruppo cinese ad investire nell’infrastruttura in questione.

Il porto ha assistito al conferimento di qualcosa come 450 milioni di euro di finanziamenti pubblici e privati ai fini del suo sviluppo con un’offerta iniziale di 800.000 TEU di capacità.

Lo scorso anno la APMT ha inoltre acquisito il terminal reefer convenzionale appartenenti a privati del porto.

(da: theloadstar.co.uk, 26 gennaio 2016)

TRASPORTO MARITTIMO

LA HAPAG-LLOYD SI APPRESTA AD IMPORRE IL RIALZO DELLE TARIFFE DOPO IL NUOVO ANNO CINESE DAL MOMENTO CHE LA CANCELLAZIONE DELLE PARTENZE RALLENTA IL RITMO DEL DECLINO DEI PREZZI

La Hapag-Lloyd ha annunciato il 5 febbraio un nuovo incremento tariffario generale di 900 dollari USA per TEU in ordine alle spedizioni sulla tratta primaria in direzione ovest Asia-Nord Europa ed Asia-Mediterraneo a partire dal 1° marzo.

La linea di navigazione ha inoltre in programma un incremento generale tariffario relativo al transpacifico per il 1° marzo di 540 dollari USA per TEU e di 600 dollari USA per FEU.

L'annuncio è coinciso con un'altra settimana di diminuzione delle tariffe di nolo nei principali traffici est-ovest a lungo raggio.

Lo SCFI (Shanghai Containerised Freight Index) si è nuovamente diretto a sud nella prima settimana di febbraio dal momento che il settore si sta preparando alle vacanze bisettimanali del Nuovo Anno Cinese.

Quest'ultimo ufficialmente inizia l'8 febbraio, ma, a giudicare dalle scene viste la settimana precedente alla stazione ferroviaria di Guangzhou, centinaia di migliaia di operai delle fabbriche hanno già iniziato a tornare a casa.



Data una serie di annullamenti delle partenze da parte delle quattro principali alleanze fra compagnie di navigazione containerizzate, il ritmo del declino delle tariffe è rallentato.

La componente Shanghai-Nord Europa dello SCFI è scivolata in basso di 38 dollari USA per TEU sino a 431 dollari USA per TEU, con un calo dell'8%: la diminuzione più piccola da ottobre, sebbene l'odierno livello tariffario sia ancora del 59% al di sotto rispetto a questo periodo dell'anno scorso.

Per quanto riguarda gli altri traffici, la tratta Shanghai-Mediterraneo è calata di 34 dollari USA sino a 454 dollari USA per TEU, con un calo del 7%, quella transpacificca Shanghai-costa occidentale USA è diminuita di 67 dollari USA per FEU sino a 1.321 dollari USA, in ribasso di poco meno del 5%, mentre la tratta Shanghai-costa orientale USA è diminuita di 125 dollari USA per FEU sino a 2.341 dollari USA, con un calo del 5%.

Nel contempo, Alphaliner ha riportato che l'alleanza O3 si accinge ad incrementare la capacità nei propri servizi Asia-Mediterraneo, avendo portato a termine la transizione del proprio servizio AMC-1 (commercializzato come MEX2 dalla CMA CGM ed AMX1 dalla China Shipping) ad una operazione effettuata con grandissime portacontainer.

“La UASC dovrebbe completare l'aumento delle dimensioni della flotta del proprio servizio AMC-1 mediante la sostituzione delle ultime quattro navi da 9.580, noleggiate dalla CSCL, che è partner della UASC nell'alleanza, con tonnellaggio proprio da 13.000-15.000 TEU” si legge nel rapporto.

Alla fine della prima settimana di febbraio la UASC impiegherà la *Linha* da 14.993 TEU nell'AMC1 dopo che la nave avrà ultimato il suo viaggio finale nel servizio FAL8 Asia-Nord Europa della O3 e sarà seguita dalla *Al Murabba* a marzo e dalla *Al Mashrab*, di dimensioni simili, più tardi.

Nel contesto di una chiara dimostrazione di riposizionamento a cascata, tutte e tre le unità, a loro volta, saranno sostituite dalla nuova serie di nuove costruzioni della UASC da 19.870 TEU.

(da: *theloadstar.co.uk*, 5 febbraio 2016)

TRASPORTO FERROVIARIO

VENDITA PARZIALE DELLA DB DI NUOVO IN VISTA

La Deutsche Bahn AG potrebbe liberarsi di parte del patrimonio per reperire risorse finanziarie, fra cui la DB Arriva e forse una quota della casa di spedizioni DB Schenker AG.

I piani finalizzati alla privatizzazione parziale della società statale DB AG elaborati nel corso della scorsa presidenza di Hartmut Mehdorn erano stati poi bloccati dall'allora governo federale di Berlino, una coalizione fra SPD e Verdi.

L'attuale presidente, il dr. Rüdiger Grube, vorrebbe cedere un po' del patrimonio, fra cui la DB Arriva che effettua operazioni di servizi ferroviari passeggeri e di autobus in vari paesi europei, così come una quota minoritaria nell'importante gruppo di spedizioni e logistica DB Schenker AG.

Una riunione straordinaria del Comitato Consultivo, prevista per il mese di febbraio, è stata rinviata anche se erano state prese in considerazione varie opzioni.

Berlino resta scettica, sebbene l'opinione della coalizione CDU/CSU e SPD sia più pragmatica.

Il dr. Grube afferma che la sua posizione si basa puramente sulla necessità di ridurre il debito e di reperire fondi per finanziare gli investimenti.

"Abbiamo bisogno di circa 20 miliardi di euro nei prossimi cinque anni" ha dichiarato.

"I capitali dei soci esterni di Arriva e DB Schenker ci aiuterebbero a limitare l'indebitamento del gruppo".

Si spera di reperire circa 4,5 miliardi di euro con una vendita parziale.

Ci si aspetta che il Comitato Consultivo prenda in considerazione le proposte a marzo.

Nel contempo, la DB Schenker Logistics, la maggiore attività della DB Schenker, ha riorganizzato le proprie operazioni europee mediante la fusione di quattro regioni amministrative in una sola unità, denominata "Regione

Europa”, con Ewald Kaiser quale amministratore delegato, allo scopo di definire la gestione e ridurre i costi.

Il nuovo assetto raccoglie 36 strutture nazionali europee organizzate in 10 “raggruppamenti”.

Kaiser resta membro del Consiglio di Amministrazione della Schenker AG responsabile del trasporto terrestre.

“La nuova struttura in Europa ci renderà più forti e reattivi quando si tratterà di prendere ed attuare decisioni” afferma Jochen Thewes, presidente del Consiglio di Amministrazione della Schenker AG ad Essen.



“In questi giorni di digitalizzazione e globalizzazione, si tratta di un requisito decisivo”.

Afferma Kaiser: “Specialmente fra i clienti globali, c’è una forte domanda di accesso all’Europa quale area unica senza frontiere.

Ciò si riflette nella nuova struttura.

Processi decisionali più semplici e più brevi renderanno più facile mettere assieme soluzioni di logistica integrata specificamente adatte alle richieste dei clienti per attuarle alla svelta.

I 10 “raggruppamenti” sono: Paesi Nordici (Svezia, Finlandia, Norvegia, Danimarca); Francia e Marocco; Sud-Est (Austria, Romania, Slovacchia, Bulgaria, Bosnia Erzegovina, Croazia, Repubblica Ceca, Serbia, Grecia, Ungheria, Macedonia, Turchia); Polonia ed Europa Orientale (Polonia, Estonia, Lettonia, Lituania, Ucraina, Bielorussia); Benelux; Italia; Regno Unito ed Irlanda; Penisola Iberica; Russia.

Perciò l’Austria è stata inserita nella zona dell’Europa sud-orientale e non nella parte centrale del “mondo di lingua tedesca”.

(da: worldcargonews.com, 26 gennaio 2016)

TRASPORTO STRADALE

ROTTERDAM PARTECIPA ALL'INIZIATIVA DEI CAMION IN PLOTONI

Il Porto di Rotterdam ha annunciato che prenderà parte alla "Iniziativa Europea dei Camion in Plotoni", un esperimento avviato dai Paesi Bassi nell'ambito della sua Presidenza dell'Unione Europea nel 2016 allo scopo di sviluppare ulteriormente il metodo e di portarlo all'attenzione della gente.

La "Camion in plotoni" comporta la formazione di una colonna di camion automatizzati che viaggiano a stretto contatto e si dice che questo comporti un certo numero di vantaggi per gli utenti portuali come l'efficienza in relazione al carburante nonché benefici sociali nei campi della sostenibilità, dell'ambiente e delle infrastrutture.

Nell'ambito di questo esperimento, la colonna di camion partirà da un certo numero di città europee alla volta dei Paesi Bassi.



Ci si aspetta che essi raggiungano la loro destinazione finale presso il Maasvlakte di Rotterdam il 6 aprile.

La Presidenza dell'Unione Europea dei Paesi Bassi fornisce l'opportunità di portare l'iniziativa dei camion in plotoni all'attenzione della gente, afferma Bob Dodemont, direttore del progetto della mobilità intelligente presso l'Autorità Portuale di Rotterdam.

"In Europa abbiamo bisogno gli uni degli altri ed è importante raggiungere accordi soddisfacenti in ordine a chi fa cosa ed a come possiamo assicurarci mutuo supporto" ha aggiunto.

"Questa iniziativa costituisce una fantastica opportunità ed un primo test per dimostrare la riuscita della cooperazione a livello europeo".

Il Ministero dei Trasporti di Singapore in precedenza aveva unito le forze con la PSA International al fine di collaudare e sviluppare un sistema di camion in plotoni in maniera simile a quella ora proposta dal Porto di Rotterdam, provando un trasporto inter-terminalistico dal Brani Terminal ai Pasir Panjang Terminals lungo una tratta di 10 km sull'autostrada della Costa Occidentale.

(da: portstrategy.com, 9 febbraio 2016)

INDUSTRIA

IL CALO DEI PREZZI DEL PETROLIO PONE DOMANDE RELATIVE ALLA STRATEGIA DEI VETTORI

Secondo la Drewry Maritime Advisers, la diminuzione dei prezzi del petrolio sta dando un nuovo slancio alle classi più piccole delle navi portacontainer e sta costringendo le linee di navigazione ad far accelerare le navi nel tentativo di ridurre i costi.

La ditta di analisi sostiene che i conti più bassi del carburante marino – i prezzi sono adesso a livelli visti l'ultima volta all'inizio degli anni 2000 – stanno



riducendo i vantaggi relativi ai costi delle grosse portacontainer.

Sebbene ciò non abbia prodotto un cambiamento nella inclinazione delle linee verso flotte operative di navi dalle dimensioni maggiori

alla ricerca di economie di scala, ha comunque rappresentato una sospensione dell'esecuzione per le navi Panamax.

“I bassi prezzi del carburante potrebbero in effetti avere dato nuovo slancio alle navi Panamax che, alle attuali tariffe di noleggio, possono competere sui costi con navi che presentano il doppio delle loro dimensioni nei traffici che non sono in grado di sostenere le navi più grandi” afferma la Drewry.

Sebbene le linee di navigazione per ora dovrebbero continuare ad effettuare circuiti di navigazione a bassa velocità, la persistenza di conti del carburante più bassi potrebbe alla fine incoraggiare un ripensamento dato il potenziale di taglio dei costi derivante dall'aumento della velocità ora che i costi del bunker sono nella fascia dei 100-150 dollari USA per tonnellata, piuttosto che attorno ai 600 dollari USA per tonnellata di quando le strategie di lenta navigazione erano state originariamente introdotte un decennio fa.

“Con un prezzo del bunker di 100 dollari USA per tonnellata, esistono chiari risparmi sui costi derivanti dall’aumento della velocità di servizio e dalla riduzione del numero di navi per circuito” dichiara la Drewry.

Tuttavia, la ditta di analisi ha detto che le linee di navigazione dovrebbero essere caute rispetto al mutamento di strategia, in parte perché ciò provocherebbe disservizi, ma anche perché questo andrebbe ad incrementare l’effettiva offerta di navi.

“Le linee di navigazione e le alleanze avranno pianificato attentamente le proprie reti, compresi le finestre di ormeggio terminalistiche, sulla base delle loro attuali velocità di lenta navigazione” sostiene la Drewry.

“Incrementare la velocità di servizio comporterebbe una riprogrammazione di maggiore portata e potenziali disservizi.

Le linee di navigazione potrebbero essere inquiete se dovessero fare cambiamenti radicali, nel caso che i prezzi del bunker dovessero tornare a salire.

Ed al momento attuale, come all’avvento della lenta navigazione, c’è un’offerta eccessiva di tonnellaggio, che sarebbe solo esacerbata se un numero maggiore di navi venissero dismesse in conseguenza dell’aumento della velocità”.

Il rapporto conclude: “La persistenza degli attuali bassi prezzi del bunker non comporterà il mutamento della inclinazione delle linee verso le dimensioni navali maggiori alla ricerca di economie di scala, ma comunque rappresenta una sospensione dell’esecuzione per le più piccole navi Panamax.

Anche se esistono altre ragioni per cui le linee di navigazione potranno continuare a navigare lentamente al momento attuale, la tendenza ad incrementare le velocità di servizio ridurrà le richieste globali di tonnellaggio.

Le linee dovrebbero attentamente valutare questo cambiamento quando programmano qualsiasi ordinazione di nuove navi”.

(da: lloydsloadinglist.com, 8 febbraio 2016)

LOGISTICA

LA UPS MINIMIZZA LE PREOCCUPAZIONI IN ORDINE ALLE AMBIZIONI LOGISTICHE DELLA AMAZON

La UPS ha recentemente minimizzato le preoccupazioni sorte in relazione alla minaccia alla UPS e ad altri vettori apportata dall'apparente desiderio del gigante della vendita elettronica al dettaglio Amazon di espandersi ancora di più nel mercato della logistica e delle consegne, mentre per altri aspetti delle proprie attività ha riferito di profitti operativi in aumento dalle attività di spedizione di merci.

Nel corso di una teleconferenza svoltasi ai primi di febbraio con investitori, analisti e media in seguito alla pubblicazione dei risultati del quarto trimestre e dell'intera annata della

società, ai dirigenti della UPS è stato chiesto di commentare riguardo ai programmi della Amazon di noleggiare aeromobili cargo B767 e possibilmente anche B737 al fine di effettuare operazioni sia negli Stati Uniti che in Europa, e, in particolare, se questo dovesse verificarsi realmente quale impatto ci sarebbe sulle dinamiche concorrenziali dei prezzi nei mercati dei corrieri espressi interni degli USA ed europei.



L'amministratore delegato della UPS David Abney replica: "Non ho letto nulla nell'ultimo trimestre (riguardo alla possibile iniziativa della Amazon nel settore del trasporto merci aereo) che a nostro avviso, su qualsiasi tipo di base sostanziale, possa comportare conseguenze sui nostri prezzi nell'ambito del mercato.

Noi in effetti riteniamo di avere bisogno di continuare a concentrarci sui nostri valori, a restare con le nostre strategie e tecnologie e sentiamo di poter riuscire ad ottenere un'altra buona annata per quanto attiene al ritorno per gli investitori.

La Amazon è uno dei nostri buoni clienti ed abbiamo relazioni reciprocamente vantaggiose.

Il nostro obiettivo con la Amazon o qualsiasi altro grosso cliente è quello di continuare a mostrare il nostro valore mediante la nostra rete integrata e la nostra tecnologia ed inoltre disponiamo di una proposta di prestazioni difficile da contrastare.

Noi poi aggiungiamo capacità per i grandi clienti come la Amazon ma ci assicuriamo di averne un appropriato ritorno economico ed allo stesso tempo assicuriamo anche l'integrità della nostra rete per tutti i clienti, così come la programmazione e le previsioni sui nostri volumi".

Commentando le prestazioni delle attività del gruppo relative alla filiera distributiva ed al trasporto merci nell'ulteriore trimestre del 2015, il responsabile finanziario Richard Peretz ha dichiarato che il calo dei ricavi organici era stato dovuto a due fattori: "La persistente debolezza sia dei mercati delle spedizioni e dei trasporti a carico parziale statunitensi, sia della continuazione delle iniziative di gestione degli obiettivi relativi alle entrate".

Peraltro Peretz ha detto che riguardo ad entrambe le unità Spedizioni e Trasporto Merci "si è trattato di iniziative esecutive che stanno inducendo un cambiamento nella varietà della clientela al fine di migliorare la capacità di profitto.

L'unità Spedizioni ha migliorato i margini operativi dal momento che il gruppo ha mantenuto stabili le tariffe conseguendo la migliore oscillazione fra acquisti e vendite degli ultimi anni" ha dichiarato.

"L'unità Distribuzione (con quelle della Filiera Distributiva e del Trasporto Merci) hanno assistito ad una crescita a doppia cifra dei settori posti come obiettivo - la sanità e l'aerospaziale - in particolare negli Stati Uniti ed in Europa.

Tuttavia, le condizioni del mercato continuano ad essere difficoltose per la UPS Freight (trasporto merci) dal momento che essa ha assistito ad una diminuzione del tonnellaggio di circa il 12%".

Commentando in ordine alle prospettive delle attività della Filiera Distributiva e del Trasporto Merci nel 2016, Peretz ha sottolineato che i ricavi dovrebbero aumentare del 15-20% grazie all'integrazione della Coyote Logistics (acquisita nella seconda metà del 2015) in relazione all'intera annata, con una crescita organica dei ricavi del 3-5%.

"La crescita dei profitti operativi è prevista nell'ordine del 6-10% per quest'anno.

Tuttavia, è probabile che la crescita relativa al primo trimestre sia in ribasso dell'8-12% rispetto all'anno scorso a causa della persistente debolezza dei

trasporti a carico parziale, delle provvigioni del trasporto merci e dei mercati delle spedizioni di merci.

Va ricordato che gli scioperi dei porti sulla costa occidentale hanno assicurato qualche vantaggio nel primo trimestre del 2015”.

Peretz ha poi aggiunto che i margini operativi dovrebbero aggirarsi sul 7%.

I margini corretti dei profitti operativi per le attività della Filiera Distributiva e del Trasporto Merci del gruppo sono aumentati dell'11% per 199 milioni di dollari USA nel quarto trimestre, rispetto ai risultati corretti del quarto trimestre 2014, con i ricavi in aumento del 6% per 2,6 miliardi di dollari USA.

A detta della UPS, l'inclusione dei ricavi della Coyote Logistics per l'intero trimestre ha più che compensato l'impatto dei mercati più deboli, dei sovrapprezzi più bassi sul carburante e delle iniziative intraprese per migliorare la qualità dei ricavi nelle altre unità aziendali.

L'unità Spedizioni di Merci ha generato un aumento dei profitti operativi ed un'espansione dei margini malgrado il calo del tonnello.

“Il Trasporto Merci Aereo Internazionale ha tratto vantaggio dalle iniziative di qualità dei ricavi, che una volta combinate con il balzo delle tariffe di acquisizione, hanno prodotto quale risultato le migliori espansioni dei prezzi da diversi anni a questa parte” afferma la UPS.

I ricavi unitari dei trasporti a carico parziale della UPS Freight sono aumentati del 2,1% dal momento che i sovrapprezzi più bassi sul carburante hanno comportato un ribasso del tasso di crescita di circa 550 punti base.

Questo miglioramento è stato controbilanciato da un calo del 12% del tonnello che ha indotto una diminuzione dei ricavi, afferma la UPS, la quale sottolinea di stare continuando a “concentrarsi sui ricavi produttivi di profitti in uno scenario di mercato difficile”.

(da: lloydsloadinglist.com, 4 febbraio 2015)

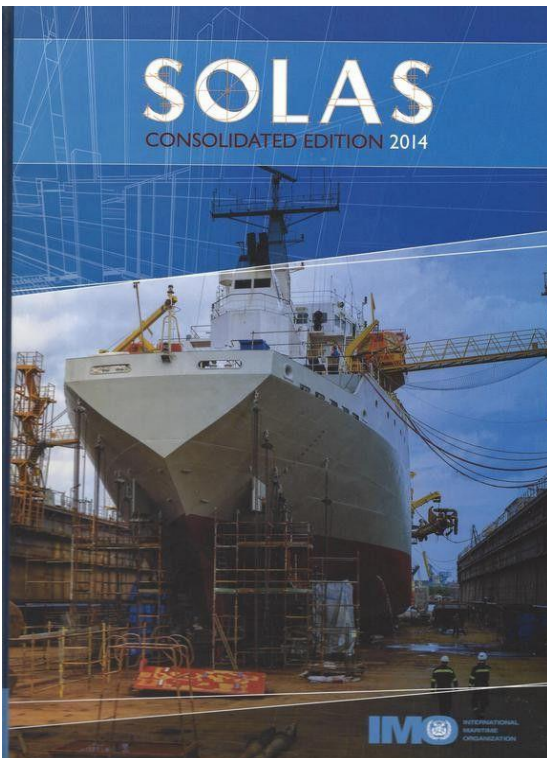
LEGISLAZIONE

LA MAERSK VARA UNA CAMPAGNA FINALIZZATA AD AIUTARE I CARICATORI A PREPARARSI IN VISTA DELLE NUOVE REGOLE SULLA PESATURA DEI CONTENITORI

La Maersk Line sta preparando una campagna di sensibilizzazione al fine di rendere consapevoli i caricatori delle nuove regole di pesatura dei contenitori che entreranno in vigore dal prossimo 1° luglio.

In un contesto di confusione riguardo alle linee-guida dell'IMO per l'attuazione delle regole della SOLAS (Safety of Life at Sea), le quali stabiliscono che la massa lorda verificata debba essere fornita dai caricatori alle linee di navigazione prima che un container venga caricato, Lars Lorenzen, direttore del programma relativo alla massa lorda verificata della Maersk Line ha dichiarato a *The Loadstar* che l'attuale stato di preparazione del settore presenta significative necessità di miglioramento.

"A differenza delle precedenti regole dell'IMO, il numero delle parti interessate questa volta in giro è molto più elevato" afferma Lorenzen.



"Il fattore fondamentale consiste in una trasparente e chiara comunicazione da e per tutte le parti regolamentate e nell'identificazione al più presto possibile dei requisiti e degli adeguamenti tempestivi alla specifica filiera distributiva da parte di ogni caricatore".

Aggiunge Lorenzen: "Sia l'IMO che il WSC (World Shipping Council) hanno assicurato un'adeguata assistenza in ordine all'attuazione delle regole in modo strutturato, la quale dovrebbe aiutare ad eliminare le preoccupazioni sorte riguardo alla mancanza di assistenza da parte governativa in un certo numero di paesi".

Una recente indagine dell'INTTRA, una piazza di mercato elettronica del trasporto marittimo, ha mostrato come solamente il 30% dei caricatori si

aspetti che la propria azienda e/o i propri clienti si saranno conformati in tempo utile alla normativa quando entrerà in vigore.

Un'area di confusione sembra essere la tempistica della presentazione della massa lorda verificata, dal momento che la normativa non fornisce alcun termine di scadenza ufficiale.

Lorenzen ha detto che la Maersk Line potrebbe continuare a fissare termini di scadenza per la presentazione a livello locale e che la linea di navigazione è in grado di "ricevere presentazioni della massa lorda verificata dai caricatori nella solita maniera, vale a dire tramite *mymaerskline.com*, portali del settore, EDI (interscambio diretti di dati elettronici) e manualmente".

Un modo per evitare potenziali disservizi nella filiera della distribuzione potrebbe essere un metodo standardizzato di presentazione della massa lorda verificata.

La INTTRA sta lavorando per conseguire uno standard tecnologico uniforme per la documentazione digitale della presentazione della massa lorda verificata, mentre anche la Maersk si sta concentrando sulla propria preparazione dell'EDI.

"La Maersk Line ha preparato l'attuazione di questo emendamento della SOLAS nel corso degli ultimi 15 mesi" afferma Lorenzen.

"Ciò ha incluso le modifiche ai sistemi e processi proprietari così come l'aumento della consapevolezza all'interno ed all'esterno.

L'attuale attenzione primaria si concentra sull'aggiornamento dell'EDI con i fornitori di servizio (per lo più terminal) ed i caricatori.

Stiamo preparando – e presto la vareremo – una campagna di sensibilizzazione diretta alla comunità dei caricatori".

Nel contempo, lo ESC (European Shippers' Council) ha espresso preoccupazione in ordine alla mancanza di indirizzi governativi in relazione alla normativa in questione.

Lo ESC afferma che i caricatori di tutta Europa sono "pienamente consapevoli" dei cambiamenti, ma che la "carenza di armonizzazione a livello internazionale rappresenta una problematica per molte attività".

In una dichiarazione rilasciata a dicembre, lo ESC ha dichiarato: "Appena una manciata di paesi hanno pubblicato regole nazionali relative alla pesatura dei contenitori.

Le attività imprenditoriali hanno bisogno di queste regole allo scopo di spedire i propri prodotti all'estero seguendo le corrette linee-guida".

Le loro preoccupazioni sono state condivise pubblicamente da almeno un importante caricatore europeo.

Su *LinkedIn.com*, Jochen Gutschmidt, responsabile degli approvvigionamenti della logistica globale della Nestlé, ha commentato: "Molta gente giustamente parla della preparazione dei caricatori.

È evidente, tuttavia, che l'intero sistema – vettori, terminal e governi inclusi – analogamente presentano enormi lacune di consapevolezza.

Troppe domande in sospeso...".

(da: *theloadstar.co.uk*, 4 febbraio 2016)

STUDI E RICERCHE

LA DREWRY EVIDENZIA LE PROBLEMATICHE PER LA FILIERA DISTRIBUTIVA DERIVANTI DALLE IMMIMENTI REGOLE SULLA PESATURA DEI CONTENITORI

Sembra certo che alcune filiere distributive dovranno subire notevoli disservizi quando la nuova normativa dell'IMO sui pesi dei contenitori entrerà in vigore a luglio, secondo la Drewry Supply Chain Advisors, la quale prevede che molti importatori ammuccieranno scorte di sicurezza nel corso del processo di transizione e che potrebbe esserci un'impennata alla fine di giugno nei volumi di trasbordo.

Le modifiche dell'IMO (International Maritime Organisation) alla convenzione SOLAS (Safety of Life at Sea), che diventeranno obbligatorie il 1° luglio, richiedono ai caricatori di verificare i pesi dei contenitori imballati, a prescindere da chi abbia imballato il container, e gli analisti notano come un numero significativo di caricatori attualmente sembrano impreparati ai cambiamenti.

Come riportato da *Lloyd's Loading List.com*, la IATA (International Air Transport Association) ha in programma di inviare alle linee aeree sue associate una notifica secondo cui le modifiche della SOLAS "potrebbero comportare alcune situazioni isolate in cui i porti potrebbero ritrovarsi qualche arretrato" con la conseguenza di possibili casi in cui le spedizioni sarebbero dirottate dalla filiera distributiva del trasporto merci marittimo al trasporto merci aereo.

Secondo la Drewry Supply Chain Advisors, è probabile che le previsioni della IATA in ordine allo spostamento modale si dimostrino lungimiranti, sebbene gli esperti abbiano anche sottolineato un'ampia gamma di potenziali problematiche relative alla filiera distributiva.

La ditta di consulenza sostiene che alcuni caricatori hanno fatto i loro preparativi, mentre è improbabile che molti altri siano pronti a far fronte ai propri obblighi.

"Stiamo assistendo a qualche progresso, ma allo stesso modo sta diventando chiaro che non tutti i caricatori saranno pronti a conformarsi alle nuove regole dell'IMO" sostiene la Drewry.

“Un gruppo di 410 clienti del portale di prenotazioni Intra a ottobre dello scorso anno ha constatato che il 66% di loro si aspettava modesti o seri disservizi nel settore”.

Non ci si aspetta che le grandi ditte che esportano gli stessi prodotti su base regolare con il medesimo modello di stivaggio abbiano difficoltà ad identificare il peso dei prodotti nel contenitore.

Tuttavia, essi hanno ancora bisogno di trovare il modo di conoscere la tara del contenitore vuoto.



Peraltro, per alcuni caricatori, soddisfare le disposizioni normative sarà molto più difficile.

Secondo la Drewry, le filiere distributive in entrata provenienti dai paesi più esotici sono ad alto rischio a causa della carenza di procedure, informatica, infrastrutture e macchinari per la pesatura all'origine.

Le spedizioni da parte degli esportatori e dei caricatori minori che trasportano combinazioni di prodotti imballati con vari equipaggiamenti di fissaggio o prodotti sfusi in contenitori potrebbero trovare difficile conformarsi alla nuova normativa, come accadrebbe anche per coloro che si servono di fornitori asiatici o africani, allo scopo di fornire una pesatura dei contenitori imballati.

“Molti importatori ammasseranno scorte di sicurezza nel corso del processo di transizione e potrebbe esserci un'impennata alla fine di giugno dei volumi spediti” afferma la Drewry.

“È improbabile che i dirigenti della filiera distributiva spostino la modalità dal trasporto marittimo a quello aereo su tutta la linea ma, per le emergenze, si serviranno di più della modalità aerea a partire dal 1° luglio.

Ci saranno ritardi, furti di carico, disservizi operativi e costi aggiuntivi per i caricatori ai porti di origine, in particolare in Asia ed Africa.

A seguito di questo, alcune spedizioni arriveranno in ritardo ed alcune navi salperanno con slot vuoti”.

La Drewry ha altresì previsto che dovrebbe verificarsi una domanda di servizi di emergenza offerti da spedizionieri ed operatori di trasporto terrestre nei casi in cui ci siano state divergenze fra il peso dichiarato e quello verificato;

processo, questo, che potrebbe essere particolarmente difficile da gestire per quelli che operano nella filiera del freddo.

“L’impatto sulle filiere distributive della nuova regolamentazione dipenderà dal ritardo nell’adeguarsi e dall’entità della mancata conformità” dichiara l’analista.

(da: lloydsloadinglist.com, 29 gennaio 2016)

REEFER

I CARICATORI DI PRODOTTI DEPERIBILI SI ASPETTANO CHE L'AMPLIAMENTO DEL CANALE DI PANAMA OFFRA NUOVE OPZIONI DI TRASBORDO

Dopo nove anni di lavori, 130 tonnellate di terre di risulta scavate e 4,4 milioni di metri cubici di cemento, la terza serie di chiuse del Canale di Panama sarà inaugurata a giugno: non sono ammessi ulteriori ritardi.

Il gigantesco progetto da 5 miliardi di dollari si aspetta di assistere praticamente alla triplicazione della capacità media delle portacontainer in transito nel canale da 5.000 a 14.000 TEU, inaugurando così una nuova era per il trasporto marittimo di contenitori.

Il dibattito nel settore in ordine agli effetti che l'espansione comporterà per le filiere dell'offerta di contenitori si incentra per lo più sulla possibilità che i porti della costa orientale degli Stati Uniti riescano a togliere volumi di carico significativi alle loro controparti della costa occidentale.

A partire da giugno, le linee di navigazione potranno scegliere se reindirizzare le mega-navi con carichi dall'Asia alla costa orientale statunitense attraverso il Canale di Panama.

Sono in gioco molteplici variabili, fra cui le capacità di movimentazione dei porti della costa orientale USA, la nuova struttura dei pedaggi del canale e la concorrenza con il Canale di Suez.

Nel contempo, minore attenzione è stata posta ad ogni potenziale impatto sui traffici reefer locali e a se i caricatori di prodotti deperibili possano aspettarsi che l'ampliamento comporti conseguenze per le loro opzioni di trasporto.

"A lungo termine, è probabile che un numero maggiore di vettori usi la regione del Canale di Panama quale hub di trasbordo" sostiene Gary York, direttore dell'approvvigionamento globale della Robinson Fresh, il marchio di prodotti freschi del fornitore globale di logistica integrata CH Robinson.

Aggiunge York: "Invece di inviare una nave dal Cile a molteplici porti sulla costa orientale degli Stati Uniti, queste navi feeder scaricheranno a Panama per l'imbarco sulle più grandi navi panamax che poi saranno in grado di trasportare i contenitori provenienti da varie origini, fra cui l'America latina.

Lo stesso vale per l'Asia o le destinazioni europee, dato che i container dalla regione dell'America Latina arriveranno nella regione di Panama su navi più piccole e trasborderanno il carico sulle navi molto più grandi destinate in Europa od Asia".

Le ricerche condotte lo scorso anno dalla CH Robinson e dal Boston Consulting Group in ordine all'impatto sui traffici dell'ampliamento del canale hanno riscontrato che sino al 10% dei traffici containerizzati diretti negli Stati Uniti dall'Asia orientale potrebbero spostarsi dai porti della costa occidentale a quelli della costa orientale entro il 2020, aggiungendo poi che l'incremento dell'uso del trasbordo nei Caraibi potrebbe enfatizzare questa tendenza.

I porti caraibici spereranno in una crescita dei carichi di trasbordo.

Panama, in particolare, si sta collocando quale hub di trasbordo regionale e logistico a valore aggiunto.

Secondo la Drewry, l'attività di trasbordo a Panama potrebbe balzare verso l'alto a doppia cifra in seguito all'ampliamento del canale, con una crescita annua del 5% a partire dall'anno successivo.

All'estremità del canale sul Pacifico, sarà costruito un nuovo terminal container da 5 milioni di TEU a Corozal al fine di capitalizzare l'atteso incremento dei traffici di trasbordo.

Resta da vedere se le economie di scala conseguite con l'impiego di navi più grandi ed il conseguente incremento del trasbordo si tradurranno in tariffe reefer più basse per i caricatori di prodotti deperibili.

Ed anche se Panama potrebbe ottenere grandi vantaggi operando quale hub regionale per i servizi logistici della filiera del freddo, alcuni caricatori saranno senza dubbio preoccupati per i tempi di viaggio più lunghi ed i rischi aggiuntivi inerenti alla movimentazione correlati al trasbordo.

Dal punto di vista dei caricatori statunitensi, York ha sottolineato che potrebbero esserci effetti a lungo termine in base alle reazioni del mercato alle opzioni aggiuntive della filiera distributiva.

"In primo luogo, caricatori ed importatori delle regioni interne ed orientali degli Stati Uniti potranno disporre di maggiori opzioni marittime rispetto alla utilizzazione dei soli porti della costa occidentale.



Tuttavia, molti degli effetti derivanti dall'ampliamento di Canale di Panama saranno avvertiti negli anni a venire, dal momento che la filiera distributiva reagisce ai cambiamenti che avvengono nel mercato.

Se l'offerta di servizi marittimi containerizzati dovesse aumentare in conseguenza dell'espansione sulle coste orientale e del Golfo, ciò potrebbe potenzialmente tradursi nella riduzione dei prezzi.

Inoltre, le decisioni in ordine ad investimenti e tratte dei vettori ferroviari e stradali, nonché la localizzazione dei centri di distribuzione, probabilmente cambieranno sulla base del compromesso che i caricatori raggiungono fra il costo e la velocità del trasporto" dichiara York.

(da: theloadstar.co.uk, 29 gennaio 2016)

IN CALENDARIO

2016

16-17 Feb	RoRo Shipping Conference
25-26 Feb	7th Intermodal Asia 2016
29 Feb - 2 Mar	ICHCA International Conference 2016
13-15 Mar	International Maritime Transport and Logistics Conference "Toward Smart Ports"
22-23 Mar	8th International Conference & Exhibition USA 2016
7-8 Apr	15th Intermodal Africa 2016
24 -29 Apr	28th Annual Port State Control Course
27-28 Apr	4th MED Ports 2016
19-20 May	International Conference on Short-Sea Shipping: Myth or Future of Regional Transport
26-27 May	5th Black Sea Ports & Shipping 2016
30 May – 2 Jun	10th International Harbour Master Association Congress
14-16 Jun	TOC Europe
27 Jun – 1 Jul	38th PMAWCA Council and 11th PAPC Conference
14-15 Jul	14th ASEAN Ports & Shipping 2016
22-23 Sep	11th Southern Asia Ports, Logistics & Shipping 2016
26-27 Oct	12th Trans Middle East 2016
17-18 Nov	16th Intermodal Africa 2016

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.