



Notiziario

15 Giugno 2016

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXIV
Numero del 15 giugno 2016

NOTIZIE C.I.S.CO.

"LARGER VESSELS, LARGER OPPORTUNITIES?"
IL CONVEGNO SULLA LOGISTICA CONTAINERIZZATA ORGANIZZATO DA C.I.S.CO. Pag. 3

PORTI

HPHT PRONTA PER LA SOLAS " 6

TRASPORTO MARITTIMO

OCCORRE PRESTO UN LIMITE DI VELOCITÀ PER LE NAVI " 8

TRASPORTO FERROVIARIO

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO PERDE ANCORA QUOTE DI MERCATO IN EUROPA " 11

TRASPORTO STRADALE

SECONDO UN'INDAGINE, POCHI GESTORI DI PARCHI-CAMION CAMBIANO MARCA
AL FINE DI OTTENERE UNA MIGLIORE EFFICIENZA PER QUANTO RIGUARDA IL CARBURANTE " 13

TRASPORTO INTERMODALE

OPERATORI ITALIANI DANNO IMPULSO ALL'INTERMODALE " 15

TRASPORTI ED AMBIENTE

IKEA E NESTLÉ CHIEDONO NUOVE LEGGI DELL'UNIONE EUROPEA
ALLO SCOPO DI RIDURRE LE EMISSIONI DEI CAMION " 17

INDUSTRIA

LA MAERSK SOSTIENE CHE LA COMMISSIONE EUROPEA DOVREBBE ESSERE "PIÙ REALISTICA"
CIRCA I PROPRI CRITERI INERENTI AD UNA DEMOLIZIONE DELLE NAVI PIÙ VERDE " 20

LOGISTICA

LA DHL GLOBAL FORWARDING LANCIA UN CALCOLATORE "INTELLIGENTE" DEL CARBONIO " 23

LEGISLAZIONE

LA COSTA OCCIDENTALE DEGLI STATI UNITI FA PARZIALMENTE DIETROFRONT RIGUARDO ALLA PESATURA DEI CONTENITORI	Pag. 25
--	---------

STUDI E RICERCHE

ALLEANZE INTENZIONATE A "TAGLIARE GLI SCALI PORTUALI AL FINE DI RIDURRE I TEMPI DI VIAGGIO"	" 27
--	------

IN CALENDARIO	" 29
----------------------------	------

15 giugno 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.**“LARGER VESSELS, LARGER OPPORTUNITIES?”
IL CONVEGNO SULLA LOGISTICA CONTAINERIZZATA ORGANIZZATO
DA C.I.S.Co.**

Mercoledì 29 giugno 2016 a partire dalle ore 14.30 nella sala Elettra della Stazione Marittima (Molo Angioino, Napoli) si terrà il convegno “*Larger vessels, larger opportunities?*” organizzato da C.I.S.Co. sul tema della logistica containerizzata.

L’evento fa parte degli appuntamenti della *Naples Shipping Week*, manifestazione gemellata con la città di Genova per offrire, ad anni alterni, una manifestazione interamente dedicata alla cultura e all’economia del mare e che andrà in scena dal 27 giugno al 2 luglio nel capoluogo partenopeo.

Il convegno si propone di dare spazio ai diversi attori che si muovono nell’ambito del trasporto containerizzato toccando argomenti di stretta attualità, con interventi di aziende del settore di rilevanza internazionale.

I lavori si articoleranno su tre sezioni: la prima si concentrerà sui rapporti che legano l’evoluzione dimensionale della navi e le strategie di business dei terminal, la seconda sulle innovazioni tecnologiche al servizio del traffico containerizzato e la terza sull’impatto del gigantismo navale sulle infrastrutture di terra, i servizi ausiliari e la tecnologia distributiva.

Nella prima parte si alterneranno come speaker Pasquale Tramontana, amministratore delegato della MSC di Napoli, Agostino Gallozzi di Salerno Container Terminal, Enzo Esposito di Emes International e Roberto Bucci del Terminal Flavio Gioia.

A seguire, nella sessione più strettamente tecnica, interverranno Alberto Ghiraldi della Passive Refrigeration Solutions e Miki Ferrari di Fly Technologies.

Il convegno si concluderà con gli interventi di Marco Spinedi, presidente dell’Interporto di Bologna, Antonio Pandolfo di Newcoop, Celso Paganini di Bella Vita e Paola Bottigliero della Saimare S.P.A.

Per informazioni e iscrizioni scrivere a: info@ciscoconsultant.it

C.I.S.Co. - Approfondimenti

Il Council è stato fondato dalla Camera di Commercio e dall’Autorità Portuale di Genova nel 1967, in coincidenza con l’avvento dei primi traffici containerizzati nel Mediterraneo (ed in particolare nel porto di Genova).

La compagine associativa del Council si è nel tempo arricchita attraverso la partecipazione – accanto ai soggetti istituzionali come le Autorità Portuali e le Camere di Commercio – di alcuni tra i più importanti operatori privati nazionali operanti nel campo dei trasporti e della logistica.

Nella sua quasi cinquantennale attività il C.I.S.Co. si è reso promotore di numerose conferenze internazionali, convegni, dibattiti e pubblicazioni.

Circa un centinaio sono state le occasioni d’incontro attraverso cui il Council ha raccolto intorno ai temi volta a volta emergenti della containerizzazione e dell’intermodalismo i più sensibili operatori nazionali ed esteri, ivi compresa – accanto allo strumento tradizionale delle conferenze e dei convegni – anche l’organizzazione di mirate missioni e viaggi di studio all’estero.

Sul versante editoriale, il C.I.S.Co. ha curato l’uscita di 13 monografie specializzate su alcuni importanti aspetti tecnici dei traffici containerizzati, a beneficio degli studiosi e degli operatori del settore.

Il C.I.S.Co. pubblica altresì un proprio Notiziario, a cadenza bimensile, che raccoglie le più significative news tratte dalla pubblicistica di settore sui temi dei trasporti internazionali.

Nel corso del 2002 i responsabili del Council (ad iniziare dai fondatori, Camera di Commercio e Autorità Portuale di Genova) hanno avvertito l’esigenza di una rivisitazione del profilo statutario e della sfera di intervento del C.I.S.Co.: è stato così varato un nuovo statuto; si è individuata una nuova ragione associativa (l’attuale “Council of Intermodal Shipping Consultants”), conferendo al C.I.S.Co. una maggiore snellezza operativa e decisionale e consentendogli di aggiornare la sua missione nel modificato contesto dei trasporti sempre più globalizzati e intermodali.



LARGER VESSELS, LARGER OPPORTUNITIES?
Il gigantismo navale e la logistica containerizzata



29 GIUGNO 2016 – NAPOLI
 Stazione Marittima di Napoli – Sala Elettra



PROGRAMMA DEL CONVEGNO

h 14.00 REGISTRAZIONE

h 14.30 Saluti e presentazione del convegno
 Giordano Bruno GUERRINI – Segr. Gen. C.I.S.Co. , Presidente B.I.C.

h 14.45 SESSIONE 1
Evoluzione dimensionale e strategie di business delle linee e dei terminal.
 Moderatore: Emanuele D'AGOSTINO

Pasquale Tramontana – MSC

Agostino GALLOZZI – Salerno Container Terminal S.p.A

Enzo ESPOSITO – Emes International

Roberto BUCCI – Terminal Flavio Gioia S.p.A.

h 16.15 SESSIONE 2
Innovazioni tecnologiche al servizio dei traffici containerizzate.
 Moderatore: Emanuele D'AGOSTINO

Alberto GHIRALDI - Passive Refrigeration Solutions S.A.

Miki FERRARI – Fly Technologies S.r.l.

h 17.00 SESSIONE 3
L'impatto del gigantismo navale sulle infrastrutture di terra, i servizi ausiliari e la tecnologia distributiva.
 Moderatore: Emanuele D'AGOSTINO

Marco SPINEDI – Interporto di Bologna

Antonio PANDOLFO – Newcoop

Celso PAGANINI – BellaVita

Paola BOTTIGLIERO – Saimare S.P.A

h 18.30 – Chiusura del convegno e rinfresco di ringraziamento

 **SAIMARE** S.R.A.
 SERVIZI AUSILIARI INTERNAZIONALI MARITTIMI

 **TFG**
 TERMINAL FLAVIO GIOIA S.p.A.

 **SCT** **salerno container terminal**

 **EMES**
 INTERNATIONAL S.R.L.

 **INTERPORTO BOLOGNA** S.p.A.

 **MSC**

 **FLY**
 TECHNOLOGIES

 **BellaVita**
 MEDITERRANEAN TASTE

 **newcoop**
 logistics
 your logistic platform in Sicily

REGISTRAZIONI E INFO C.I.S.Co. - Via Garibaldi, 4 Genova - Tel 010.2518852 - info@ciscoconsultant.it

PORTI

HPHT PRONTA PER LA SOLAS

Un importante operatore terminalistico globale annuncia che i terminal di Hong Kong e Shenzhen sono pronti ad offrire servizi di pesatura dei contenitori al fine di soddisfare i nuovi requisiti della SOLAS.

La HPHT (Hutchison Port Holdings Trust) ha annunciato che i propri terminal chiave, vale a dire lo Hong Kong International Terminals, il COSCO-HIT Terminals e l'Asia Container Terminals di Hong Kong, nonché lo Yantian International Container Terminals di Shenzhen, sono pronti ad offrire servizi di pesatura dei container ai propri clienti.

Si tratta di un impegno finalizzato a supportare gli emendamenti alla convenzione SOLAS (Safety of Life at Sea) dell'IMO (International Maritime Organization) che saranno in vigore a partire dal prossimo 1° luglio.



Weighing Facilities

Gerry Yim, amministratore delegato della HPHT, afferma: "Quale importante operatore di terminal ad acque profonde naturali nella Cina meridionale che movimentata sino a 33.000 contenitori al giorno, noi supportiamo la convenzione SOLAS e comprendiamo le preoccupazioni dei nostri clienti nell'affrontare tale problematica.

I nostri porti sono pronti con l'equipaggiamento ed i processi necessari ad offrire i servizi di pesatura dei contenitori e stiamo attivamente coinvolgendo i nostri clienti al fine di aiutarli a conseguire un passaggio senza soluzioni di continuità".

La HPHT ha fatto quello che l'ICHCA ed il TT Club hanno raccomandato al settore di fare per mesi e ha lavorato con la propria comunità marittima e con i legislatori allo scopo di pervenire ad un approccio pratico alla conformità alla massa lorda verificata.

"La HPHT ha effettuato un certo numero di sessioni di comunicazione alla clientela e di esercizi pilota con i caricatori e le linee di navigazione a Hong

Kong e Shenzhen allo scopo di far sì che essi siano completamente informati riguardo ai cambiamenti apportati dalla SOLAS ed alle misure contingenti della HPHT per affrontare qualsiasi questione tecnica ed operativa che possa verificarsi.

Tali sessioni sono state assai fruttuose dal momento che i caricatori e le linee di navigazione hanno potuto comprendere meglio la preparazione della società in ordine alla SOLAS e perché da loro sono stati ricevuti commenti preziosi”.

Un evento svoltosi il 20 maggio ha attirato circa 120 partecipanti delle linee di navigazione, mentre un altro tenutosi il 25 maggio ha visto la partecipazione di oltre 200 utenti finali.

Ad entrambi gli eventi sono intervenuti anche rappresentanti del Maritime Bureau e di altri enti governativi.

Riguardo a come peserà i contenitori, la HPHT ha detto di poter disporre di un totale di 32 strutture per la pesatura in tutte le proprie operazioni terminalistiche per contenitori a Hong Kong e Shenzhen.

Fra loro, vi sono le pese (v. immagine).

(da: worldcargonews.com, 9 giugno 2016)

TRASPORTO MARITTIMO

OCCORRE PRESTO UN LIMITE DI VELOCITÀ PER LE NAVI

Il trasporto marittimo è afflitto da due flagelli: l'eccesso di capacità e la sua percepita incapacità di ridurre le emissioni.

Entrambi sono collegati alla natura intrinseca del trasporto marittimo – un'attività davvero globale – e la difficoltà di raggiungere accordi davvero globali.

Difficoltà dovuta al fatto che ci sono sempre nazioni che pensano che le proprie compagnie di navigazione stiano meglio se non sono regolamentate.

Ciò comporta punti morti normativi che sfortunatamente sono tutti troppo comuni al settore dello shipping.

Ma che cosa accadrebbe se la regolamentazione a livello globale dovesse essere realmente al servizio del loro interesse personale?



L'interesse personale.

Per la maggior parte delle ditte di trasporto marittimo questo significa cercare di sopravvivere e – con un po' di fortuna – realizzare qualche profitto.

Come? Diventando più grandi, utilizzando navi più grandi.

Appena la capolista del settore – che normalmente ha un nome danese – introduce una nave più grande, i concorrenti devono seguirla, allo scopo di restare competitivi e di non perdere quote di mercato.

Quello che ha senso per ogni singola compagnia di navigazione potrebbe non averlo per il settore nel suo complesso, poiché questo atteggiamento collettivo crea un eccesso di capacità che deprime le tariffe di nolo.

Nessuna ditta ha perduto quote di mercato, ma nessuna in realtà realizza profitti.

Questo "gioco" non avviene nell'interesse di ogni altro operatore.

Di sicuro, le tariffe di nolo sono diminuite di modo che il costo delle merci importate ed esportate andrà giù.

Buone notizie per gli esportatori ed i consumatori, direbbe qualcuno.

Ebbene, non proprio; i costi del trasporto marittimo sono già così bassi che qualche centesimo in meno sul prezzo finale non farà davvero nessuna differenza.

Inoltre, i prezzi inferiori sono controbilanciati dai maggiori rischi nella filiera distributiva delle navi più grandi e delle ditte più grandi di trasporto marittimo.

Le ditte inefficienti non scompariranno dato che i governi tendono a salvare i propri campioni nazionali di trasporto marittimo.

La regolamentazione delle dimensioni navali potrebbe teoricamente interrompere questa dinamica, ma si tratta di uno strumento spuntato che è respinto con forza dal settore dello shipping.

C'è un modo più elegante per affrontare l'eccesso di capacità delle navi: imporre un limite di velocità al trasporto marittimo.

In pratica, questo significa velocità più bassa, di modo che occorranò più navi per trasportare lo stesso quantitativo di carico: navi che sono disponibili in abbondanza.

Allo shipping in realtà questo potrebbe piacere, dato che consentirebbe al settore di usare le proprie navi anziché fermarle o demolirle.

In termini di progettazione, non si tratterebbe forse di un limite di velocità massima come avviene per le automobili, ma piuttosto di una velocità media da non superare nel corso di un viaggio.

In tal modo, le navi potrebbero ancora ottenere la propria ottimizzazione del viaggio, accelerando pertanto quando serve.

Si potrebbe anche aggiungere la possibilità per le ditte di trasporto marittimo di acquistare il diritto di andare più veloce.

Il limite di velocità potrebbe essere differenziato per tipo di nave.

Ed inoltre un limite di velocità potrebbe contribuire alle prestazioni ambientali dello shipping.

Il consumo di carburante – e quindi le emissioni – aumentano esponenzialmente con la velocità.

Rallentare la velocità delle navi farà conseguire notevoli riduzioni delle emissioni.

È qualcosa di cui si sente molto il bisogno in un momento in cui le emissioni del trasporto marittimo sono state di fatto etichettate dalle ONG ambientaliste come l'elefante nella stanza.

Così questa storia può leggersi come una classica fiaba dell'economista, in cui il perseguimento dell'interesse personale conduce ad un desiderabile esito morale.

Comportiamoci in tal senso.

(da: shippingtoday.eu, 12 giugno 2016)

TRASPORTO FERROVIARIO

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO PERDE ANCORA QUOTE DI MERCATO IN EUROPA

La Corte dei Conti Europea afferma che la quota di mercato della ferrovia nell'Unione Europea per quanto riguarda il trasporto merci è calata dal 2011 malgrado l'Unione Europea abbia concesso contributi per 28 miliardi di euro a progetti ferroviari dal 2007 al 2013 e si sia impegnata sin dal 1992 in maniera coordinata al fine di incoraggiare il dirottamento delle merci trasportate dalla strada alla ferrovia.

I revisori hanno esaminato le prestazioni del trasporto merci ferroviario nell'Unione Europea dal 2000 in poi e hanno visitato la Repubblica Ceca, la Germania, la Spagna e la Polonia dalla metà del 2014 alla metà del 2015.

I revisori hanno constatato che le prestazioni complessive della ferrovia "restano insoddisfacenti" con una velocità media dei treni merci molto bassa ed una media di soli 18 km/h in molte tratte internazionali.

Essi hanno inoltre scoperto che molti caricatori preferiscono l'autotrasporto alla ferrovia.

Tuttavia, i revisori hanno in effetti notato come alcuni paesi, quali l'Austria, la Germania e la Svezia, si siano dati da fare per conseguire risultati migliori di quelli dell'Unione Europea nel suo insieme.

"Una singola zona ferroviaria europea è ancora molto distante dall'essere conseguita" affermano i revisori.

"La rete ferroviaria dell'Unione Europea in linea di massima resta un sistema di reti nazionali separate, con varie autorità nazionali e regole molto diverse per gestire l'assegnazione delle tracce, la gestione e la tariffazione.

Le procedure di gestione del traffico non sono adatte alle esigenze del trasporto merci ferroviario, anche nell'ambito dei corridoi dedicati a quel tipo di trasporto: ai treni merci viene addebitato ogni km di infrastruttura ferroviaria che utilizzano.

E questo non accade sempre nel caso del trasporto stradale".

I revisori hanno scoperto che in tre dei paesi che hanno visitato sono stati assegnati più finanziamenti europei alla strada che alla rotaia fra il 2007 ed il 2013, nonché che quando sono stati assegnati finanziamenti europei alla ferrovia essi non sono stati utilizzati principalmente per soddisfare le necessità del trasporto merci ferroviario.

“Se le questioni identificate nel nostro rapporto non dovessero essere affrontate debitamente allora la concessione di finanziamenti straordinari non risolverà il problema di per se stessa” dichiara Ladislav Balko, revisore della Corte dei Conti responsabile del rapporto.

“Occorre che la Commissione e gli stati membri aiutino i gestori dei treni e dei binari a migliorare l’affidabilità, la frequenza, la flessibilità, l’attenzione al cliente, i tempi di viaggio ed i prezzi del trasporto merci ferroviario”.

La Corte dei Conti sostiene che la prima priorità è quella di migliorare la struttura strategica e normativa del trasporto merci ferroviario.



Essa ha sollecitato la Commissione Europea e gli stati membri ad affrontare le questioni inerenti alla debolezza osservata a proposito della liberalizzazione del mercato del trasporto merci ferroviario, alle

procedure di gestione del traffico, alle limitazioni amministrative e tecniche, al monitoraggio ed alla trasparenza delle prestazioni del trasporto merci ferroviario ed alla concorrenza leale fra modalità di trasporto.

In secondo luogo, la Corte ha richiesto una utilizzazione più efficace dei finanziamenti europei disponibili per provvedere alle esigenze del trasporto merci ferroviario.

Essa vorrebbe che la Commissione e gli stati membri adottassero un approccio coerente fra gli obiettivi politici e l’assegnazione di finanziamenti, con un’attenzione ai corridoi di trasporto merci ferroviario, e che migliorassero la selezione, la pianificazione e la gestione dei progetti così come la manutenzione della rete ferroviaria.

(da: railjournal.com, 24 maggio 2016)

TRASPORTO STRADALE

SECONDO UN'INDAGINE, POCHI GESTORI DI PARCHI-CAMION CAMBIANO MARCA AL FINE DI OTTENERE UNA MIGLIORE EFFICIENZA PER QUANTO RIGUARDA IL CARBURANTE

Secondo un'indagine condotta dalla GiPA presso piccole-medio imprese, appena il 3% dei gestori di parchi-camion dei due maggiori mercati europei, Francia e Germania, hanno mai cambiato marca per ottenere una migliore efficienza dal punto di vista dei carburanti e nei cinque maggiori mercati europei solo il 13% lo ha fatto.

Queste cifre non rappresentano una sorpresa dopo una stagnazione ventennale dell'economia dei carburanti dei camion in Europa ed occorre che gli standard relativi all'efficienza dell'Unione Europea rafforzino la concorrenza nel mercato, afferma il gruppo di trasporto sostenibile Transport & Environment che ha dato l'incarico alla GiPA per l'effettuazione dell'indagine.



L'indagine di mercato si giustifica perché l'Unione Europea si accinge a comminare la più grossa multa per un cartello della sua storia ai maggiori produttori di camion presumibilmente per avere fissato i prezzi ed avere rinviato l'introduzione di tecnologie per il controllo dell'inquinamento dell'aria fra il 1997 ed il 2011.

Sempre in quel periodo, l'efficienza relativa al carburante dei nuovi camion e le emissioni di CO₂ sono migliorate a malapena.

Le emissioni di CO₂ sono direttamente correlate all'economia del carburante dei veicoli con motori a combustione interna, dato che i veicoli più efficienti per quanto riguarda il carburante emettono meno gas serra.

Cinque società dominano il mercato dei camion nell'Unione Europea: il gruppo Volkswagen (MAN e Scania), il gruppo Volvo (Volvo e Renault), Mercedes Benz, DAF ed Iveco.

William Todts, direttore trasporto merci presso il gruppo di trasporto sostenibile Transport & Environment dichiara: "Non dovrebbe assolutamente sorprendere il fatto che sette su otto dei gestori dei parchi-automezzi non pensano che un'altra marca potrebbe aiutarli a risparmiare carburante.

L'economia relativa al carburante dei nuovi camion è rimasta stagnante per 20 anni fino adesso.

L'attuale caso del cartello sulle emissioni dimostra come sia stato comodo il mercato a discapito dei loro clienti e dell'ambiente".

I camion, pur rappresentando meno del 5% di tutti i veicoli presenti sulla strada, sono responsabili del 25% dell'uso del carburante del trasporto su strada e delle emissioni di carbonio.

Raggiungere gli obiettivi sul clima entro il 2030 dell'Unione Europea così come i più difficili obiettivi dell'accordo sul clima di Parigi richiederà un maggiore impegno nel settore del trasporto merci su strada.

Conclude Todts: "C'è un limite a cosa il mercato da solo possa conseguire ed evidentemente è la stagnazione.

La Commissione Europea dovrebbe por mano alla normativa sull'efficienza del carburante dei camion e fissare una data di scadenza per la sua presentazione della strategia 2016 di decarbonizzazione dell'autotrasporto nell'Unione Europea.

Altrimenti, i camion europei non saranno in grado di competere con quelli americani e giapponesi dal momento che essi stanno correndo ad adeguarsi con gli standard di CO₂ nei loro mercati.

(da: lloydsloadinglist.com, 2 giugno 2016)

TRASPORTO INTERMODALE

OPERATORI ITALIANI DANNO IMPULSO ALL'INTERMODALE

La Arcese e, in associazione con la P&O Ferrymasters, la Transmec hanno introdotto nuovi servizi non accompagnati nell'ambito di diversi assi di trasporto.

Il fornitore di servizi logistici con sede in Italia Arcese ha recentemente introdotto un nuovo servizio intermodale fra Bettembourg (in Lussemburgo) a Le Boulou al confine franco-spagnolo al fine di provvedere ai flussi di traffico Europa Nord-Occidentale/Spagna.

Si sa ora che il fornitore di servizi ferroviari Arcese sta acquistando slot presso qualcuno, ma non si tratta della Lorry-Rail (VIA) perché esso utilizza il carico/scarico lo-lo.

La Arcese offre tre partenze al giorno in ciascuna direzione, sette giorni alla



settimana, con i servizi dei giorni tre e quattro che riguardano il collegamento del Benelux, della Ruhr e della Saar con la Francia sud-occidentale e le regioni spagnole della Catalogna, dell'Aragona e di Valencia.

Il tempo di viaggio massimo da porta a porta è di 72 ore.

Inoltre, Bettembourg è un hub dei cerchi d'acciaio per i

flussi di traffico con il Regno Unito e la Scandinavia.

Il servizio provvede semirimorchi da 100 m³ con carico utile sino a 25 tonnellate.

“La Arcese ha iniziato la propria esistenza come ditta di autotrasporto e nel corso degli anni si è sviluppata quale operatore di trasporto multimodale e l'intermodale è il punto forte della nostra offerta di servizio ai clienti” afferma Giovanna Montani, direttrice vendite FLT per l'Europa della Arcese.

Il gruppo Arcese comprende 56 società in tre unità di attività: autotrasporto merci, trasporto aereo e marittimo, soluzioni logistiche.

La P&O Ferrymasters ed il gruppo Transmec hanno ampliato le proprie operazioni intermodali con il varo di un servizio ferroviario regolare che collega l'Italia con la Romania.

Servendosi di operatori ferroviari privati secondo una concezione di ferrovia dedicata, il servizio ha avuto inizio il 1° giugno con due partenze alla settimana in ciascuna direzione da Piacenza ad Oradea, ogni mercoledì e sabato.

Una partenza settimanale in più è in programma per i prossimi mesi.

Fra le principali caratteristiche vi sono tempi di viaggio fissati da terminal a terminal di 40 ore, sino a 80 slot settimanali, un parco patrimoniale di proprietà di 300 semirimorchi piggyback ed oltre 2.500 contenitori highcube palletwide da 45 piedi, spedizioni e raccolta ed una estesa rete di uffici con personale dedicato.

Il varo del servizio fa seguito al successo dell'operazione intermodale da Zeebrugge alla Romania lanciato dalle due società nel 2014.

Cogliendo l'occasione del nuovo servizio, la P&O Ferrymasters e la Transmec hanno investito al 50% ciascuna nella struttura di Oradea allo scopo di allestire un proprio terminal privato – in sostituzione dell'attuale capolinea ferroviario romeno di Curtici – e adesso stanno potenziando l'infrastruttura.

Le future operazioni ed il marketing saranno attrezzati per la fornitura di servizi terminalistici ad operatori ferroviari terzi così come per l'ospitalità nei confronti di treni propri del partenariato da Zeebrugge a Piacenza.

(da: worldcargonews.com, 30 maggio 2016)

TRASPORTI ED AMBIENTE

IKEA E NESTLÉ CHIEDONO NUOVE LEGGI DELL'UNIONE EUROPEA ALLO SCOPO DI RIDURRE LE EMISSIONI DEI CAMION

Un'alleanza di imprese fra cui l'Ikea, la Nestlé e l'aeroporto di Heathrow hanno chiesto all'Unione Europea di approvare nel giro di due anni nuove leggi finalizzate alla riduzione delle emissioni derivanti dai camion, allo scopo di mantenere gli impegni presi in occasione della conferenza sul clima di Parigi.

I veicoli pesanti rappresentano meno del 5% del traffico stradale dell'Europa ma sbuffano un quarto delle emissioni di carbonio del settore – più degli aeroplani – e la loro efficienza relativa al carburante è a malapena cambiata in due decenni.

Il commissario europeo per il clima Miguel Arias Cañete ha dichiarato che gli obiettivi di efficienza del carburante per i veicoli dopo il 2020 sono "essenziali" e si attende per luglio un documento della commissione che mostri che ad essi sarà dato corso.

In una lettera al presidente dell'Unione Europea Jean-Claude Juncker, che *The Guardian* ha potuto vedere, l'alleanza imprenditoriale pulita afferma che le procedure dei test al CO₂ ed il monitoraggio delle emissioni da soli non daranno il via ad un mercato del trasporto merci a basso contenuto di carbonio.

"Raggiungere gli obiettivi sul clima 2030 dell'Unione Europea così come gli obiettivi più difficili concordati a Parigi richiederà notevoli sforzi al settore del trasporto e dell'autotrasporto merci" si legge nella lettera.

"Pertanto vi chiediamo di proporre nuovi standard successivi al 2020 che riducano le emissioni di CO₂ ed il consumo di carburante dei nuovi camion e semirimorchi".

La missiva, che è stata firmata anche da DHL, Philips, Kingfisher e Schenker, sollecita l'Unione Europea a "fare una proposta per introdurre standard (di economia del carburante) nel giro dei prossimi due anni".

Il trasporto stradale rappresenta circa un quinto dei gas serra europei ed è improbabile che l'Europa mantenga il suo impegno preso a Parigi di un taglio del 40% delle emissioni di carbonio entro il 2030 senza porre loro dei limiti.

L'inquinamento da CO₂ dei veicoli pesanti è salito del 36% dal 1990 al 2010 a causa dell'incremento del traffico merci.

Senza una nuova normativa, non ci si aspetta alcun calo prima del 2050.

Bart Vandewaetere, vicepresidente assistente della Nestlé, ha dichiarato a *The*



Guardian: "L'incremento dell'efficienza relativa al carburante dei camion darà al settore dei trasporti l'impulso richiesto per ridurre ulteriormente le emissioni complessive di CO₂ dopo il 2020, quando la maggior parte delle altre opzioni saranno state del tutto sfruttate".

La Nestlé si è impegnata ufficialmente a ridurre il proprio consumo di carburante e le proprie emissioni del 10% nel

giro dei prossimi quattro anni, rispetto al livello del 2014.

L'Unione Europea ritiene che gli obiettivi obbligatori di CO₂ per km siano "l'opzione più ovvia" per tenere a freno le emissioni di gas serra derivanti dai camion, ma che anche infrastrutture moderne, carburanti alternativi, imposte ed applicazione di tariffe per l'uso delle strade possano svolgere al loro parte.

L'industria automobilistica ha proposto diversi provvedimenti alternativi agli obiettivi vincolanti dopo il 2020, sostenendo di essere già stati portati sino al limite dagli standard attuali.

Kasper Peters, portavoce dell'associazione dei produttori di autoveicoli europei, ha dichiarato: "Considerando la complessità del mercato dei camion che presenta diverse migliaia di forme e dimensioni, l'introduzione di una normativa adatta a tutte le varianti è estremamente difficoltosa.

Semplicemente, non c'è nessun approccio del tipo "una dimensione va bene per tutto" quando si tratta di veicoli pesanti".

La Commissione Europea è ora in procinto di definire le metodologie per la misurazione e la regolazione delle emissioni camionistiche, come è stato fatto negli Stati Uniti, in Giappone ed in Cina.

L'efficienza dei carburanti relativa alle automobili ed ai furgoni è già stata migliorata moltissimo dal momento che l'Unione Europea ha fatto aumentare i limiti di CO₂, che sono destinati a raggiungere i 95 grammi di CO₂ per km nel 2020.

Peraltro, le prestazioni di camion delle principali marche come lo FH460 della Volvo e lo R450LA della Scania sono migliorate rispetto ai passati modelli di solamente 0,4 litri per 100 km di guida su autostrada negli ultimi 20 anni.

Due anni fa l'Unione Europea ha adottato la sua prima strategia finalizzata alla riduzione delle emissioni di CO₂ derivanti da camion, autobus e pullman, ma i primi obblighi di misurare e riferire le loro prestazioni in termini di gas serra non entreranno in vigore fino al 2017.

William Todts, direttore trasporto merci del gruppo Transport & Environment afferma: "Camion più efficienti faranno risparmiare soldi ai trasportatori, daranno impulso all'economia e proteggeranno l'ambiente.

È tempo per la commissione Juncker di seguire l'esempio di Stati Uniti, Cina e Giappone ed istituire standard economici ambiziosi per i carburanti dei camion".

(da: theloadstar.co.uk/theguardian.com, 27 maggio 2016)

INDUSTRIA

LA MAERSK SOSTIENE CHE LA COMMISSIONE EUROPEA DOVREBBE ESSERE "PIÙ REALISTICA" CIRCA I PROPRI CRITERI INERENTI AD UNA DEMOLIZIONE DELLE NAVI PIÙ VERDE

La Maersk Line ha risposto alle critiche espresse da un gruppo ambientalista che l'ha accusata di servirsi di bandiere ombra allo scopo di aggirare i criteri stabiliti dalla Commissione Europea in ordine alla demolizione delle navi.

La maggiore linea di navigazione containerizzata mondiale quest'anno ha annunciato che avrebbe continuato ad inviare navi destinate al riciclo alle spiagge indiane di Alang, da tempo destinazione di demolizione favorita per gli armatori.

Tuttavia la cosa è finita sotto il tiro degli attivisti ambientalisti i quali sostengono che l'impegno nella gestione dei rifiuti ad Alang è lassista e che la località in questione si trova al di fuori della lista dei siti destinati alla demolizione delle navi approvata dall'Unione Europea, che attualmente comprende "un numero limitato di cantieri in Cina ed in Turchia".



Riciclare una nave presso questi cantieri costa da 1 a 2 milioni di dollari USA in più per

nave, ha calcolato la Maersk.

E le linee-guida si applicano solo alle navi che salpano battendo bandiera dell'Unione Europea.

John Maggs, consulente anziano per le politiche alla Seas At Risk e presidente della Clean Shipping Coalition, afferma: "La Maersk è una società europea e dovrebbe essere soggetta alle norme europee.

Suggerire che potrebbe usare una bandiera ombra per sfuggire alle regole dell'Unione Europea sulla demolizione delle navi destinate a proteggere

l'ambiente e l'incolumità personale del lavoratore è scandaloso e potrebbe seriamente minare la sua credibilità quale armatore ed operatore responsabile".

Tuttavia, la Maersk ha dichiarato a *The Loadstar* che alcune strutture di demolizione ad Alang hanno innalzato gli standard, tanto che adesso quattro di loro sono certificate per i nuovi standard definiti ai sensi della recente Convenzione di Hong Kong.

La responsabile della sostenibilità del gruppo del Gruppo Maersk, Annette Stube, ha dichiarato: "Il Gruppo Maersk persegue una politica responsabile di riciclo delle navi dal 2009 e non abbiamo abbassato i nostri standard o cambiato la nostra politica in seguito al nostro coinvolgimento ad Alang.

Gli sviluppi negli ultimi anni ad Alang hanno comportato la certificazione di un certo numero di cantieri in grado di riciclare secondo i nostri standard.

A nostro parere, è essenziale supportare questo sviluppo e noi lo facciamo in modo molto efficace portando le nostre navi ad essere riciclate responsabilmente ad Alang.

Noi consideriamo il nostro coinvolgimento un'opportunità per cambiare il settore nel modo migliore" ha detto la Stube.

La Clean Shipping Coalition sostiene che la decisione della Maersk di andare ad Alang "mina non solo la posizione della compagnia di navigazione quale responsabile leader del settore, ma anche l'impegno europeo nel migliorare le condizioni globali" e ha aggiunto che ciò ha rappresentato un'inversione della sua "politica progressista riguardo al riciclo delle navi, compreso un approccio "dalla culla alla tomba" del "riciclo navale totale".

Sotiris Raptis, funzionario addetto al settore marittimo della Transport & Environment, aggiunge: "Anche se la Maersk supporta l'innovazione nella riduzione delle emissioni che inquinano l'aria, questa iniziativa dimostra un atteggiamento sprezzante nei confronti dell'impatto ambientale dello smantellamento delle navi sul litorale.

Occorre che la Maersk inverta la rotta in ordine alle pratiche in precedenza denunciate e che non sarebbero mai permesse in Europa".

La Clean Shipping Coalition afferma che le recenti linee-guida pubblicate dalla Commissione Europea hanno chiarito che "una spiaggia non è un posto appropriato per un'industria pesante ad alto rischio che comporta una gestione di rifiuti pericolosi".

Le navi che salpano battendo bandiera dell'Unione Europea saranno giuridicamente obbligate ad utilizzare una struttura approvata dall'Unione Europea, ma i gruppi di pressione hanno richiesto alle compagnie di

navigazione di tutto il mondo "di adottare una politica responsabile finalizzata all'uso di strutture approvate dall'Unione Europea".

Tuttavia, la Maersk ha sottolineato che l'anno scorso sono state demolite 768 navi, delle quali 469 – il 74% di questo tonnellaggio lordo complessivo – sono state vendute a strutture situate sulle spiagge di India, Pakistan e Bangladesh.

La Stubbe ha suggerito che la Commissione Europea dovrebbe sviluppare le proprie linee-guida con maggiore riferimento alla realtà attuale.

"Lo scopo della normativa dell'Unione Europea dovrebbe essere quello di innalzare gli standard relativi ai luoghi in cui la maggior parte della flotta mondiale viene riciclata.

Ciò non viene in alcun modo realizzato dalla normativa suggerita, dal momento che essa non riesce a supportare lo sviluppo ed il miglioramento cui abbiamo assistito ad Alang" afferma.

"Noi incoraggiamo con forza la Commissione a riconsiderare la propria posizione, dal momento che una sfortunata conseguenza della normativa suggerita consiste nell'esclusione dei cantieri dove oltre il 70% della flotta mondiale viene riciclata" ha aggiunto.

(da: theloadstar.co.uk, 8 giugno 2016)

LOGISTICA

LA DHL GLOBAL FORWARDING LANCIA UN CALCOLATORE "INTELLIGENTE" DEL CARBONIO

La DHL Global Forwarding ha lanciato un calcolatore del carbonio di nuova generazione che consente ai clienti di calcolare le emissioni correlate al trasporto per quasi tutte le dimensioni delle spedizioni e le modalità di trasporto.

Il DHL Carbon Calculator utilizza "algoritmi intelligenti" eseguiti online e basati su dati reali della logistica, spiega Kathrin Brost, vicepresidente per la strategia verde e le informazioni sulla clientela alla DHL Global Forwarding, che ha collaudato il Carbon Calculator con i clienti.

"Mentre molti altri strumenti computazionali forniscono solo una stima di massima delle emissioni del trasporto e del percorso, il Carbon Calculator procura dati logistici reali" ha dichiarato.



Tali dati comprendono il percorso verso l'aeroporto od il porto più vicino, la tratta principale per via aerea o marittima e l'"ultimo miglio" nel paese di destinazione.

Allo scopo di determinare il livello delle emissioni, il DHL Carbon Calculator si serve di dati del dipartimento Contabilità e Controllo del Carbonio della DHL.

La metodologia computazionale, a detta della DHL, riflette gli standard riconosciuti relativi al Protocollo sui Gas Serra, lo standard europeo EN 16258, così come le direttive del Consiglio delle Emissioni Logistiche Globali.

Katharina Tomoff, vicepresidente per il valore condiviso presso il gruppo Deutsche Post DHL, afferma: "Poiché il Carbon Calculator viene fatto funzionare intuitivamente, i nostri clienti possono determinare in anticipo l'esatto impatto ambientale della propria spedizione: in qualsiasi momento, da qualsiasi posto e senza addebiti".

Per calcolare le emissioni, i clienti inseriscono i dati relativi all'ubicazione del mittente e del destinatario, così come il peso ed il volume della spedizione, e selezionano la modalità di trasporto preferita.

Sulla base dei dati inseriti, il Carbon Calculator raccomanda un percorso della spedizione che i clienti possono modificare ulteriormente.

Mediante tale procedimento, lo strumento calcola il quantitativo di emissioni equivalenti di CO₂ che il trasporto genererà.

Le ricerche sul sistema possono essere effettuate anche senza registrazione, mentre per gli utenti registrati sarà possibile accedere ad "una gamma ampliata di funzioni analitiche" dichiara la DHL.

Il gruppo afferma che il Carbon Calculator è complementare ad un certo numero di strumenti della DHL che aiutano i clienti a comprendere e ridurre l'impatto ambientale delle proprie filiere distributive: il "Track & Trace" è stato ampliato per mostrare altresì i dati sulle emissioni di gas serra correlate al trasporto delle singole spedizioni; il "Carbon Report" è un rapporto personalizzato sul quantitativo di emissioni di gas serra generato dal trasporto di spedizioni; il "Carbon Dashboard" è un Carbon Report interattivo che consente agli utenti di effettuare simulazioni usando differenti modalità di trasporto, tipi di prodotto e dimensioni delle spedizioni nonché di calcolare le emissioni di gas serra generate da ogni scenario.

"Con il suo servizio Green Optimization, la DHL offre altresì soluzioni logistiche su misura per aiutare i clienti a ridurre le emissioni di gas serra ed a minimizzare l'impatto ambientale dei loro processi logistici" sostiene la società.

(da: lloydsloadinglist.com, 7 giugno 2016)

LEGISLAZIONE

LA COSTA OCCIDENTALE DEGLI STATI UNITI FA PARZIALMENTE DIETROFRONT RIGUARDO ALLA PESATURA DEI CONTENITORI

I membri del WCMTOA (West Coast Marine Terminal Operators Agreement) non offrono ancora un servizio relativo alla massa lorda verificata, ma hanno concordato di usare le loro pesa ed il loro equipaggiamenti di pesa a ponte al fine di fornire i dati sul peso ai vettori.

Dopo avere dichiarato il 1° aprile che "tutti i 13 terminal partecipanti all'accordo non sono in grado di fornire servizi inerenti alla massa lorda verificata che siano conformi alle direttive della SOLAS delle quali è in programma l'entrata in vigore per il 1° luglio", i 13 membri di Los Angeles e Long Beach del WCMTOA hanno cambiato opinione.

In una dichiarazione rilasciata il 2 giugno il WCMTOA afferma: "Tutti e 13 i



terminal membri già pesano i camion in arrivo con contenitori, allo scopo di soddisfare i requisiti di sicurezza della OSHA (Occupational Safety and Health Administration) ai sensi della norma 29 CFR.

I terminal riconoscono che la Guardia Costiera degli Stati Uniti farà entrare in vigore il regolamento nei confronti dei vettori marittimi.

I terminal hanno notificato alla Guardia Costiera ed ai vettori marittimi che essi continueranno a fornire ai vettori marittimi i pesi richiesti dall'OSHA, che essi potranno utilizzare a loro discrezione.

I terminal sono pronti a caricare in sicurezza i container su richiesta dei vettori marittimi.

I singoli terminal membri istituiranno e comunicheranno le proprie politiche relative alla ricezione dei contenitori privi di una massa lorda verificata".

Il WCMTOA è stato attento ad evitare qualsiasi implicazione per cui i propri membri potessero essere responsabili della fornitura della massa lorda verificata.

Il processo sopra delineato non chiarisce come il peso di un contenitore potrà essere estrapolato dalla pesatura del camion o come due container in arrivo sullo stesso camion saranno lavorati.

Che questo tipo di processo soddisfi o meno pienamente la lettera dell'emendamento alla SOLAS, è stato comunque consentito dalla Guardia Costiera statunitense ai sensi del proprio "avviso di equivalenza".

Quest'ultimo stabilisce che "l'attuale normativa statunitense relativa alla fornitura dei pesi verificati dei contenitori è equivalente alle direttive del Regolamento VI/2 SOLAS".

La difficoltà al riguardo consiste nel fatto che il pertinente regolamento dell'OSHA consente di ottenere un cosiddetto "peso verificato" da una dichiarazione del peso del carico.

Ai sensi della sezione 1918.85(b)(4)(i) delle Safety and Health Regulations for Longshoring ogni contenitore in uscita dev'essere pesato, ma solo "quando si possano reperire pesi a ponte per contenitori presso un terminal marittimo".

La sezione 1918.85(b)(4)(i) statuisce: "Se il terminal non dispone di pesi a ponte, il peso lordo reale può essere calcolato dal peso del contenuto del container e dal peso del container vuoto".

I pesi utilizzati per il calcolo saranno indicati visibilmente sul container, con il nome della persona che ha effettuato il calcolo e la data.

Ciò che dovrebbe – e probabilmente lo fa – preoccupare l'IMO è che il processo per ottenere il peso del "contenuto del container" non dispone dei medesimi standard "di verifica" di quelli del metodo 2 dell'emendamento alla SOLAS.

(da: worldcargonews.com, 3 giugno 2016)

STUDI E RICERCHE

ALLEANZE INTENZIONATE A "TAGLIARE GLI SCALI PORTUALI AL FINE DI RIDURRE I TEMPI DI VIAGGIO"

Le alleanze fra compagnie di navigazione containerizzate si stanno concentrando in misura sempre maggiore su tempi di viaggio più veloci e sull'affidabilità allo scopo di attirare i caricatori.

Ma, secondo la Drewry, poiché le linee di navigazione sono riluttanti a pagare fatture più alte per il carburante nel caso dovessero far accelerare le navi, è probabile che i servizi vengano snelliti e gli scali portuali tagliati.

La ditta di analisi afferma che i cambiamenti annunciati dall'alleanza 2M, costituita da MSC e Maersk, potrebbero rapidamente diventare un modello per le alleanze rivali.

I due vettori la settimana scorsa hanno definito i dettagli di una nuova rete Asia-Nord Europa che diventerà operativa nell'alta stagione del terzo trimestre.



Sebbene i cambiamenti siano stati esigui ed il marchio ed il numero delle navi e dei servizi dovrebbero rimanere gli stessi, la Drewry afferma che le alterazioni alle rotazioni portuali dovrebbero comportare tempi di viaggio più rapidi e minori scali portuali.

"Uno dei vantaggi conclamati un paio di settimane fa dalle linee di navigazione partecipanti alla The Alliance che i caricatori potrebbero aspettarsi l'anno prossimo è rappresentato da "tempi di viaggio assai attraenti" e sembra che i vettori della 2M abbiano deciso di raccogliere la sfida e di accelerare le cose prima dei loro nuovi rivali" sostengono gli analisti della Drewry.

"Piuttosto che incrementare la velocità operativa delle navi – una proposta poco allettante dal punto di vista dei costi alla luce dei prezzi del bunker che sono raddoppiati negli ultimi mesi – i vettori della 2M hanno deciso di ridurre il numero dei porti serviti.

Inevitabilmente ciò significa che essi perderanno alcuni collegamenti diretti, ma il vantaggio che ne riceveranno in cambio sarà che i tempi di viaggio nei corridoi sopravvissuti potranno essere ridotti dal momento che si passerà più tempo in mare”.

La Drewry afferma che le principali riduzioni degli scali portuali si verificherebbero in Asia, ma che i cambiamenti nella rete sarebbero impulso ai tempi di viaggio della 2M alla volta dei fondamentali porti nordeuropei di Amburgo e Rotterdam.

“Sulla base della nostra ricerca la 2M diventerà la prima della classe per quanto riguarda i tempi di viaggio da tre porti in Asia ad Amburgo e da cinque porti asiatici a Rotterdam quando la nuova rete sarà stata varata” sostiene la Drewry.

“Le riduzioni dei tempi di viaggio derivanti dalla nuova messa a punto della rete della 2M non sono enormi, ma è chiaro che i caricatori potranno aspettarsi di vedere che vettori ed alleanze metteranno la velocità e l’affidabilità in prima linea nelle proprie postazioni di vendita.

È probabile che gli altri due gruppi di alleanza modelleranno le proprie reti allo scopo di essere competitivi rispetto alla 2M”.

(da: lloydsloadinglist.com, 7 giugno 2016)

IN CALENDARIO

- | | | |
|-----------------------|----------------------|---|
| ▪ 27/06/16 - 02/07/16 | Napoli | Naples Shipping Week |
| ▪ 14/07/16 - 15/07/16 | Bangkok | 14th Asean Ports & Shipping 2016 |
| ▪ 05/09/16 - 07/09/16 | Muscat | Middle East Transport and Logistics Exhibition
ME TRANSLOG |
| ▪ 06/09/16 - 09/09/16 | Amburgo | SMM 2016 |
| ▪ 13/09/16 - 16/09/16 | Birmingham | IMHX 2016 |
| ▪ 14/09/16 - 14/09/16 | New York | 8th Annual Global Commodities, Energy &
Shipping |
| ▪ 15/09/16 - 16/09/16 | Accra | 4th Annual Africa Port & Rail Expansion
Summit |
| ▪ 18/09/16 - 21/09/16 | Genova | IUMI Annual Conference 2016 |
| ▪ 21/09/16 - 22/09/16 | Londra | 9th Arctic Shipping Summit |
| ▪ 21/09/16 - 23/09/16 | Santa Cruz, Tenerife | Seatrade Cruise Med 2016 |
| ▪ 22/09/16 - 23/09/16 | Sri Lanka | 11th Southern Asia 2016 |
| ▪ 30/09/16 - 30/09/16 | La Spezia | Italian Cruise Day |
| ▪ 03/10/16 - 06/10/16 | La Valletta | Malta Maritime Summit 2016 |
| ▪ 05/10/16 - 05/10/16 | Londra | 9th Annual Shipping, Marine Services &
Offshore Forum |
| ▪ 11/10/16 - 14/10/16 | Venezia | GreenPort Cruise - GreenPort Congress |
| ▪ 16/10/16 - 18/10/16 | Lisbona | World Coal Leaders Network 2016 |
| ▪ 17/10/16 - 21/10/16 | Paris Le Bourget | Euronaval 2016 |
| ▪ 23/10/16 - 26/10/16 | Abu Dhabi | Breakbulk Middle East 2016 |
| ▪ 24/10/16 - 24/10/16 | Dubai | The Maritime Standard Awards 2016 |
| ▪ 25/10/16 - 27/10/16 | Copenhagen | Danish Maritime Fair 2016 |
| ▪ 25/10/16 - 26/10/16 | Abu Dhabi | NATRANS Expo 2016 |
| ▪ 26/10/16 - 28/10/16 | Abu Dhabi | Overseas Project Cargo Association 3rd
Annual |
| ▪ 26/10/16 - 27/10/16 | Jeddah | 12th Trans Middle East 2016 |
| ▪ 02/11/16 - 02/11/16 | Londra | 6th Annual Shipping & Offshore CSR Forum |
| ▪ 15/11/16 - 17/11/16 | Rotterdam | Intermodal Europe 2016 |
| ▪ 15/11/16 - 17/11/16 | Rotterdam | Transport & Logistics 2016 |
| ▪ 16/11/16 - 18/11/16 | Istanbul | Logitrans 2016 |
| ▪ 17/11/16 - 18/11/16 | Mombasa | 16th Intermodal Africa 2016 |
| ▪ 20/11/16 - 23/11/16 | Dubai | 3rd International Conference on Coastal Zone
Engineering and Management in the Middle
East (Arabian Coast 2016) |
| ▪ 23/11/16 - 24/11/16 | Budapest | Translog Connect 2016 |
| ▪ 23/11/16 - 25/11/16 | Jakarta | MARINTEC INDONESIA 2016 |
| ▪ 05/12/16 - 07/12/16 | Dammam | Saudi Transtec 2016 |
| ▪ 07/12/16 - 09/12/16 | Guangzhou | INMEX China 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.