

# Notiziario

31 Maggio 2016

*Link road, rail, sea!*

Council Of Intermodal Shipping Consultants

**ANNO XXXIV**  
**Numero del 31 maggio 2016**

**NOTIZIE C.I.S.CO.**

MERCOLEDÌ 29 GIUGNO 2016 ALL'INTERNO DELLA FORTEZZA DEL MASCHIO ANGIOINO  
IL CONVEGNO SUL TEMA DELLA LOGISTICA CONTAINERIZZATA ORGANIZZATO DA C.I.S.Co Pag. 3

**PORTI**

I RISULTATI COMPLESSIVI RELATIVI AL PRIMO TRIMESTRE DEI CARICHI DI ORIGINE MARITTIMA  
DEL PORTO DI AMBURGO SI ATTESTANO APPENA AL DI SOTTO DI QUELLI  
DELL'ANNO SCORSO ..... " 4

**TRASPORTO MARITTIMO**

LA THE ALLIANCE RIVALEGGIA QUANTO A CAPACITÀ CON LA 2M E LA OCEAN ALLIANCE ..... " 9

**TRASPORTO FERROVIARIO**

LA DB CARGO TAGLIA LE ATTIVITÀ DI TRASPORTO MERCI ALLO SCOPO  
DI INCREMENTARE LA REDDITIVITÀ ..... " 12

**TRASPORTO INTERMODALE**

HUPAC OTTIMISTA SUL GOTTARDO ..... " 14

**TRASPORTI ED AMBIENTE**

IL SETTORE DEI TRASPORTI ATTACCA DURAMENTE LA POLITICA "POPULISTA"  
DELL'UNIONE EUROPEA SUI BIOCARBURANTI..... " 17

**LEGISLAZIONE**

TIMORI PER LE FILIERE DISTRIBUTIVE DATO CHE I CARICATORI ASIATICI SEMBRANO  
IMPREPARATI IN VISTA DELLA SCADENZA SUL PESO DEI CONTENITORI ..... " 21

I CARICATORI ANCORA INCERTI IN ORDINE AI METODI DI PESATURA DEI CONTENITORI " 24

**PROGRESSO E TECNOLOGIA**

LA TECNOLOGIA È "PRONTA A TRASFORMARE LO STOCCAGGIO IN MAGAZZINO" ..... " 27

**STUDI E RICERCHE**

IL BREXIT E LO SHIPPING ..... Pag. 31

**REEFER**

SI SCALDA LA CONCORRENZA PER I PRODOTTI DEPERIBILI FRA I PORTI  
DELLA COSTA ORIENTALE STATUNITENSE DAL MOMENTO CHE GLI IMPIANTI  
INCREMENTANO LO SPAZIO PER I MAGAZZINI DEL FREDDO ..... " 38

**IN CALENDARIO** ..... " 41

**31 maggio 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.****MERCOLEDÌ 29 GIUGNO 2016 ALL'INTERNO DELLA FORTEZZA DEL MASCHIO ANGIOINO IL CONVEGNO SUL TEMA DELLA LOGISTICA CONTAINERIZZATA ORGANIZZATO DA C.I.S.Co.**

Mercoledì 29 giugno 2016 a partire dalle ore 14.30 all'interno della fortezza del Maschio Angioino (Piazza Castello, Napoli) si terrà il convegno organizzato da C.I.S.Co. sul tema della logistica containerizzata.

L'evento fa parte degli appuntamenti della Shipping Week, manifestazione che si svolge annualmente alternando come sedi le città di Napoli e Genova e che quest'anno andrà in scena dal 27 giugno al 2 luglio nella città partenopea.

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.



Si tratteranno temi generali e di ampio respiro come il gigantismo navale e lo sviluppo delle infrastrutture portuali e retroportuali, ma anche tematiche più specifiche e legate all'ambito operativo come i nuovi servizi legati al container, i carichi refrigerati e le nuove tecnologie per i contenitori.

Per informazioni, scrivere a [info@ciscoconsultant.it](mailto:info@ciscoconsultant.it).

## PORTI

### **I RISULTATI COMPLESSIVI RELATIVI AL PRIMO TRIMESTRE DEI CARICHI DI ORIGINE MARITTIMA DEL PORTO DI AMBURGO SI ATTESTANO APPENA AL DI SOTTO DI QUELLI DELL'ANNO SCORSO**

I risultati complessivi del Porto di Amburgo nel primo trimestre del 2016 sono stati inferiori del 2,5% per 34,8 milioni di tonnellate.

Già evidente all'inizio della seconda metà del 2015, il calo economico di Cina e Russia, entrambi mercati specialmente importanti per Amburgo, potrebbe avere rallentato un po' nel corso del primo trimestre del 2016; peraltro, i risultati complessivi dei carichi di origine marittima di Amburgo sono rimasti al di sotto del livello registrato l'anno precedente.

Al risultato complessivo hanno contribuito i carichi alla rinfusa per 11,5 milioni di tonnellate (in ribasso dell'1,9%) ed i carichi generali per 23,3 milioni di tonnellate (in ribasso del 2,7%): entrambi i segmenti sono stati in qualche modo più deboli rispetto allo stesso trimestre del 2015.

Con 2,2 milioni di TEU (in discesa del 3,4%) sono stati inferiori anche i risultati produttivi relativi ai contenitori per il trimestre in questione.

Il totale del primo trimestre per i risultati dei carichi di origine marittima è stato plasmato specialmente dai traffici containerizzati in ribasso con la Cina, il più importante partner commerciale del Porto di Amburgo con un ampio margine.

In calo dell'8% per 651.000 TEU, i traffici containerizzati con la Cina sono stati di 57.000 TEU più bassi rispetto a quelli dell'anno precedente e la maggiore diminuzione dei volumi ha comportato conseguenze per il totale globale.

I gratificanti tassi di crescita a doppia e singola cifra dei traffici containerizzati con la Finlandia (più 11,1%), gli Stati Uniti (più 14,2%), la Malaysia (più 6,4%), il Regno Unito (più 31,8%) e l'India (più 4,1%), tutti quanti fra i primi dieci partner commerciali di Amburgo, non sono stati sufficienti a ripristinare il totale precedente.

“Messi assieme, i cali dei tre principali partner commerciali (Cina meno 8%, Singapore meno 7,6% e Russia meno 4,9%) hanno costituito il principale fattore che ha riguardato il nostro risultato relativo alla movimentazione dei contenitori.

Abbiamo visto verificarsi l'inizio della stabilizzazione nel corso del primo trimestre e presumiamo che il calo dei volumi dei traffici containerizzati con la Cina e la Russia abbia toccato il fondo, ed entrambi i paesi restano mercati di nucleo per il Porto di Amburgo.

Alcune settimane fa, abbiamo scorto segnali positivi dall'economia russa in



occasione di *TransRussia*, nel corso di una presentazione nell'ambito della maggiore fiera logistica russa e durante le attività di informazione e discussioni con i rappresentanti di ditte del settore e con il mondo della politica.

Anche nei tempi più duri, per la Russia il Porto di Amburgo resta un hub essenziale per i traffici

internazionali" ha detto Axel Mattern, amministratore delegato della HHM (Marketing del Porto di Amburgo) nel corso della propria conferenza stampa trimestrale.

Nel 2016 anche la Cina è rimasta un'area di mercato seguita dal marketing del Porto di Amburgo e dai suoi uffici di rappresentanza di Hong Kong e Shanghai.

Oltre a Shanghai, a metà giugno una delegazione imprenditoriale portuale che comprenderà rappresentanti di BUSS Port Logistics, Brunsbüttel Ports, TCO Transcargo e HPA Hamburg Port Authority visiterà Ningbo, Tianjin e Pechino.

Oltre alle trattative con rappresentanti cinesi di importanti società di importazioni ed esportazioni, sono stati accuratamente programmati colloqui speciali con porti ed imprese e di trasporto cinesi, così come con associazioni di categoria ed agenzie governative, nell'ambito del programma per i centri commerciali nell'itinerario.

A Shanghai, i membri della delegazione del Porto di Amburgo organizzeranno un workshop logistico per i propri clienti portuali e partner cinesi.

Nell'ambito dell'evento dedicato alla propria rete di contatti, essi li inviteranno inoltre ad una cena VIP del Porto di Amburgo.

È stata anche messa in programma una visita alla fiera commerciale "*Transport Logistic China*".

Con 2,2 milioni di TEU, i risultati produttivi containerizzati del primo trimestre sono rimasti leggermente al di sotto di quelli dell'anno precedente, essendo scesi a 78.000 TEU, ovvero il 3,4%.

Ciò è stato principalmente dovuto alla lenta partenza dei traffici containerizzati con la Cina e la Russia all'inizio di quest'anno.

Nei primi tre mesi, ad esempio, si è assistito alla cancellazione di alcune partenze nei servizi di linea containerizzati sulla rotta di traffico dell'Asia Orientale in seguito all'eccesso di capacità relativa agli spazi di carico e al completo ritiro di un servizio di linea.

Oltre ad Amburgo, altri porti sono stati coinvolti.

Fortunatamente, nel corso del primo trimestre Amburgo ha ricevuto anche nuovi servizi di linea.

Per cominciare, il servizio dedicato alla frutta Colombia della compagnia di navigazione Maersk adesso collega i porti colombiani di Turbo e Santa Maria con lo HHLA Frucht e Kühl-Zentrum presso il terminal multiruolo di O'Swaldkai, mentre il nuovo servizio containerizzato ECL della HDS/IRISL collega Amburgo con i porti di Genova, Istanbul, Port Said e Bandar Abbas ogni due settimane.

Poiché l'Iran sta assistendo ad una domanda latente di beni d'investimento per i propri settori petrolifero, automobilistico, chimico ed energetico in seguito alle limitazioni commerciali degli ultimi anni, Axel Mattern ed il suo collega del consiglio di amministrazione Ingo Egloff presumono che Amburgo con le sue relazioni tradizionalmente eccellenti con l'Iran assumerà nuovamente un crescente significato data la sua localizzazione di trasbordo nordeuropeo per i carichi da e per l'Iran.

I risultati dei carichi alla rinfusa nel primo trimestre per 11,5 milioni di tonnellate sono stati di poco al di sotto del record complessivo dell'anno precedente, essendo diminuiti dell'1,9%.

Al segmento complessivo hanno contribuito i carichi aspirabili, in ribasso del 13,5% per 2,3 milioni di tonnellate, i carichi da presa, in ribasso dell'1,5% per 5,4 milioni di tonnellate, ed i carichi liquidi per 3,7 milioni, in aumento del 6,1%.

Fra i carichi liquidi, le importazioni di prodotti petroliferi per 2,7 milioni di tonnellate si sono comportate piuttosto bene, con un incremento del 65,5%.

Fra i carichi aspirabili, le esportazioni di cereali specialmente sostenute del primo trimestre dell'anno precedente non si sono ripetute, comportando un calo dei risultati del 13,5%.

Anche se le importazioni di oli di semi sono aumentate del 51,7% per 912.000 tonnellate, non sono riuscite a controbilanciare la diminuzione delle esportazioni di cereali.

Amburgo è il principale porto ferroviario d'Europa, offrendo ai caricatori in genere oltre 1.100 collegamenti di treni-blocco settimanali con trasbordo da e per i terminal intermodali in Germania ed altrove.

“Nel corso del primo trimestre, 11,6 milioni di tonnellate sono state trasportate per ferrovia da e per il Porto di Amburgo.

Si tratta di un incremento dell'1,3%.

Rispetto ad un contesto di calo del 2,5% dei risultati produttivi complessivi, ciò rappresenta un ulteriore progresso della quota ferroviaria nella ripartizione modale del Porto di Amburgo, che è stata di circa il 45,8% nell'intero 2015.

“Il fatto che Pasqua cadesse a marzo ha indotto un risultato leggermente più debole per la ferrovia nel bilancio trimestrale complessivo.



I collegamenti ferroviari merci limitati nel periodo delle vacanze hanno causato un trasporto di minori volumi di merci da e per il porto.

Con 585.000 TEU (meno 2,8%), la cifra complessiva dei container trasportati per ferrovia nel corso del primo trimestre è stata pertanto inferiore a quella del trimestre paragonabile dell'anno precedente.

I ritorni trimestrali relativi ai risultati ed ai traffici portuali pertanto devono sempre essere visti nel contesto” ha spiegato Ingo Egloff, amministratore delegato della Port of Hamburg Marketing.

I terminal dedicati alla movimentazione dei carichi di Amburgo si stanno preparando ad una ulteriore crescita dei traffici ferroviari containerizzati.

Un esempio ne è lo HHLA Container Terminal Altenwerder, nel quale la HHLA sta continuando ad espandere il maggior terminal container ferroviario d'Europa.

Alla fine delle attività di espansione, la capacità presso questa struttura direttamente adiacente al Container Terminal Altenwerder e perciò in grado di

garantire le minori distanze fra il carico e lo scarico di treni e navi sarà stata aumentata da 140.000 a 930.000 TEU.

Ingo Egloff è convinto che, alla luce dell'imminente estensione del pedaggio per i camion a tutte le principali strade federali, la ferrovia diventerà sempre più attraente quale modalità di trasporto per la movimentazione delle merci a lunga distanza.

Il dragaggio del canale di navigazione e l'espansione ed ammodernamento delle infrastrutture di trasporto sono di immensa importanza ai fini dell'ulteriore sviluppo di Amburgo quale principale porto della Germania e località logistica.

I collegamenti trasportistici adatti allo scopo rappresentano arterie davvero essenziali per i traffici globali con l'estero.

*(da: [shipmanagementinternational.com](http://shipmanagementinternational.com), 24 maggio 2016)*

## TRASPORTO MARITTIMO

### LA THE ALLIANCE RIVALEGGIA QUANTO A CAPACITÀ CON LA 2M E LA OCEAN ALLIANCE

A detta della SeaIntel Maritime Analysis con sede a Copenaghen, la THE Alliance di recente costituzione si avvicinerà allo stesso livello della capacità impiegata dai raggruppamenti rivali 2M ed Ocean Alliance.

Il 13 maggio la linea di navigazione tedesca Hapag-Lloyd e cinque vettori con sede in Asia hanno rivelato di avere costituito un partenariato che copre tutte le direttrici di traffico est-ovest.

La terza alleanza – che comprende anche la sud-coreana Hanjin Shipping, le giapponesi Mitsui OSK Lines, NYK Line e K Line, nonché la Yang Ming Marine Transport di Taiwan – ha in programma l’inizio delle operazioni per aprile del 2017, una volta ottenute le prescritte approvazioni.

La THE Alliance ha dichiarato che “si prevede” che la UASC, che sta trattando una fusione con la Hapag-Lloyd, possa partecipare alla nuova alleanza.

Anche la HMM, che si sta sottoponendo ad una ristrutturazione guidata dai creditori, punta ad aggregarsi alla THE Alliance una volta stabilizzate le proprie attività.

“Tutte e tre sono alleanze potenti e la THE Alliance può certamente mettersi alla pari sia con la 2M che con la Ocean Alliance” afferma la SeaIntel Maritime Analysis nel proprio rapporto settimanale *Spotlight*, partendo dal presupposto che sia la THE Alliance quanto la Ocean Alliance si assicureranno l’approvazione da parte delle autorità competenti.

Confrontando le tre alleanze in termini della attuale e futura flotta di navi di oltre 8.000 TEU, la SeaIntel afferma che la THE Alliance, anche se è più piccola degli altri due raggruppamenti, ha la capacità di essere un concorrente uguale, dato che la differenza è relativamente esigua.

La SeaIntel, nell’effettuare il confronto, ha incluso la UASC e la HMM nella THE Alliance.

Inoltre, in termini del profilo di consegne delle nuove navi, la SeaIntel ha detto che la THE Alliance ha già l’operatività dell’89% della propria capacità finale futura, rispetto all’82% della 2M ed al 76% della Ocean Alliance.

“Ciò assicura un vantaggio competitivo alla THE Alliance poiché essa è in grado di modellare meglio una rete durevole a lungo termine in fase di avvio, con esigenze molto minori di aggiustamenti futuri” afferma la SeaIntel, partendo dal presupposto che il gruppo non acquisirà navi per contrastare le dimensioni della 2M e della Ocean Alliance.

Confrontando la flotta dei tre gruppi in termini della loro distribuzione in tutte le dimensioni delle navi, esse, a detta della SeaIntel, sono tutte e tre da considerarsi alla pari quanto alla capacità delle navi nella gamma da 12.000 a 17.999 TEU.

Anche se la THE Alliance è carente in termini di capacità del segmento dei 18.000 TEU ed oltre rispetto alla 2M ed alla Ocean Alliance, ciò potrebbe non dimostrarsi deleterio per il gruppo.

“Forse la realtà è che un’alleanza da sei ad otto membri sarebbe servita molto meglio da navi leggermente più flessibili al di sotto dei 18.000 TEU, che assicurano maggiori opportunità di impiego” sostiene la SeaIntel.



“Se essa fosse in grado di usare a proprio vantaggio questo approccio, disporre di un numero minore di queste navi potrebbe non rappresentare uno svantaggio in concreto”.

La SeaIntel, tuttavia, sottolinea che la principale difficoltà per la nuova alleanza “sarà quella di trovare un modo per progettare una rete che soddisfi le esigenze di sino ad otto diversi vettori, ciascuno dei quali con richieste e desideri propri e con diversi portafogli clienti che hanno bisogno di essere serviti”.

La THE Alliance dovrà anche affrontare la sfida di una minore differenziazione del prodotto e della difficoltà di prendere decisioni tattiche nel caso sia richiesto il consenso di tutti, aggiunge la SeaIntel.

Quest’ultima fa notare poi che la nuova alleanza è “assai sbilanciata”, dal momento che la Hapag-Lloyd è oltre il 50% più grande della Hanjin Shipping, il secondo partecipante all’alleanza in ordine di grandezza.

“Il predominio sarebbe ancora più pronunciato se dovesse avere successo la fusione con la UASC e, a meno che non si assista ad un ulteriore consolidamento, è probabile che la THE Alliance possa ritrovarsi ad essere

considerata semplicemente come "la Hapag-Lloyd ed i Sette Nani" aggiunge la SeaIntel.

In ordine alla possibilità che la HMM finisca per non unirsi alla THE Alliance, la SeaIntel afferma che tale situazione avrebbe "un impatto solo marginale" sulle capacità di quest'ultima.

Tuttavia, secondo la SeaIntel, se fosse la UASC a non potersi aggregare, l'impatto sarebbe "più serio" dal momento che la UASC sarebbe il principale fornitore di tonnellaggio ultra-grande.

La SeaIntel ritiene che il rimodellamento del panorama della concorrenza sia uno sviluppo positivo.

"Anche se non è certo che ciò accadrà, la costellazione della nuova alleanza sicuramente assicura una buona opportunità per i partner nuovi arrivati di ridisegnare sostanzialmente le proprie reti.

Chiaramente, il rimodellamento punterà alla riduzione dei costi unitari, ma facendolo nel modo giusto, e questo potrebbe allo stesso tempo spianare la strada a reti più stabili, meno soggette a provocare disservizi nella filiera distributiva".

Gli accordi di collaborazione della Ocean Alliance e della THE Alliance coprono ciascuno un periodo iniziale di cinque anni.

La Maersk e la Mediterranean Shipping Company del gruppo 2M hanno concordato un accordo decennale di condivisione delle navi.

"Dal punto di vista del settore così come da quello dei caricatori, la stabilità è probabilmente il più importante valore che potrebbe derivare dal rimodellamento del panorama della concorrenza" afferma la SeaIntel, sottolineando il dilagare delle cancellazioni delle partenze, i frequenti cambiamenti di rete e il deterioramento dell'affidabilità l'anno scorso.

*(da: lloydsloadinglist.com, 17 maggio 2016)*

## TRASPORTO FERROVIARIO

### LA DB CARGO TAGLIA LE ATTIVITÀ DI TRASPORTO MERCI ALLO SCOPO DI INCREMENTARE LA REDDITIVITÀ

La DB Cargo, filiale di trasporto merci ferroviario della DB (le ferrovie federali tedesche), ha confermato di avere in programma il ritiro dei servizi di trasporto merci da 215 località della Germania, riducendo il numero complessivo delle località da essa servite a circa 1.300.

La DB Cargo, che ha realizzato una perdita di 183 milioni di euro nel 2015, sta attualmente cercando di ridurre i costi nel tentativo di tornare alla redditività ed alla crescita.

La DB Cargo afferma che le 215 località in questione generano solamente lo 0,4% circa del suo fatturato e che quindi non vale la pena servirle.

È possibile che alcune di loro possano essere servite da qualcuno dei molti piccoli operatori di linea breve così come era avvenuto in passato quando la DB aveva cessato di servire i clienti di trasporto merci.



La DB Cargo si è data un obiettivo di crescita dell'1% più veloce di quello del mercato in generale ogni anno

a partire dal 2018 ed afferma di avere inoltre necessità di "migliorare parecchio" sia la produttività che la qualità.

La DB ha riportato a marzo una perdita complessiva di 1,3 miliardi di euro – la sua prima perdita dal 2003 – malgrado un incremento generale dell'1.9% dei ricavi del gruppo per 40,5 miliardi di euro.

Le ragioni di tale iniziativa consistono nelle scarse prestazioni delle proprie attività di trasporto merci ferroviario, specialmente in Germania.

Malgrado un incremento generale del trasporto merci in tonnellate/km in Germania nel corso del 2015, la DB Cargo ha dovuto subire un calo del 4,3% nel conteggio delle tonnellate/km sino a 98 miliardi e ha visto ridursi i propri ricavi derivanti dal trasporto merci dell'8-10%.

La DB in precedenza aveva ammesso che molti dei propri clienti si erano rivolti alla concorrenza nel corso della serie di scioperi nel 2014-15 e che adesso hanno siglato contratti a lungo termine con quegli operatori.

La DB afferma che gli scioperi le sono costati 360 milioni di euro in ordine ai ricavi complessivi e 300 milioni di euro in profitti relativi ai risultati ante oneri finanziari.

*(da: railjournal.com, 19 maggio 2016)*

## TRASPORTO INTERMODALE

### HUPAC OTTIMISTA SUL GOTTARDO

La Hupac non vede l'ora che alla fine di quest'anno aprano il nuovo Tunnel di Base del Gottardo e gli altri miglioramenti infrastrutturali.

L'operatore svizzero di trasporto combinato Hupac ha concluso l'anno finanziario 2015 con un leggero incremento dei volumi.

I risultati hanno subito l'impatto del cambiamento del tasso di cambio franco svizzero/euro.

La strategia 2016-2020 della Hupac comprende investimenti in ordine al



pianale ferroviario del Gottardo e l'ingresso in nuovi segmenti e nuovi mercati geografici.

Nell'anno finanziario 2015, la Hupac ha incrementato i volumi di trasporto dello 0,2%.

I volumi dei trasporti transalpini attraverso la Svizzera sono diminuiti dello 0,6%, mentre i traffici non

transalpini sono aumentati del 5,9%.

I profitti del gruppo relativi all'anno sono diminuiti del 19,7% per poco meno di 6,1 milioni di franchi svizzeri.

Occorre notare, a questo riguardo, gli sviluppi del tasso di cambio franco svizzero/euro ed i loro seri effetti sulle imprese svizzere impegnate nelle esportazioni.

I ricavi della Hupac Ltd sono diminuiti del 10,3%, mentre i costi della produzione sono calati dell'11,8%.

Ciò ha comportato profitti lordi pari a 100 milioni di franchi svizzeri, che rappresentano un decremento del 4,2% rispetto all'anno precedente.

Il flusso di cassa del Gruppo Hupac è rimasto virtualmente immutato a 41,3 milioni di franchi svizzeri, mentre le spese di capitale in patrimonio fisso è salito del 46,3% sino a 24,6 milioni di franchi svizzeri.

La Hupac ravvisa grandi opportunità per il trasporto combinato attraverso la Svizzera.

L'imminente apertura del tunnel di base del Gottardo è un "evento grandioso e migliorerà in modo significativo le opportunità di mercato sulla linea del Gottardo a lungo termine".

"Con la nostra nuova strategia 2016-2020, stiamo impostando il percorso di crescita" afferma Hans-Jörg Bertschi, presidente del consiglio di amministrazione della Hupac Ltd, in occasione della presentazione ai media dei risultati annuali della società a Zurigo.

"Negli anni a venire, prepareremo il passaggio dei pianali ferroviari via Gottardo.

In ordine al programma d'investimento per i prossimi cinque anni, abbiamo destinato approssimativamente 280 milioni di franchi svizzeri ai terminal, al materiale rotabile ed ai sistemi informativi".

Gli obiettivi sono quelli di recuperare quote di mercato di transito in Svizzera e di acquisire nuove attività, specialmente nel trasporto di semirimorchi e nei segmenti relativi a beni di consumo.

Allo stesso tempo, la società sta sviluppando il proprio ambito geografico.

Nel mercato russo, la Hupac continuerà a perseguire la propria strategia di crescita con proprio materiale rotabile per i binari russi a scartamento ampio.

All'inizio del 2016 è stata aperta una filiale a Shanghai per il mercato in Cina.

Altri mercati messi nel mirino sono l'Europa sud-orientale con trasporti alla volta della Turchia, la penisola iberica e la Francia.

Il tunnel di base del Gottardo, che dovrebbe aprire a dicembre, assicura "una rapida vittoria allo spostamento modale".

Le prime corse di collaudo con treni Hupac hanno avuto successo.

Le operazioni da un giorno all'altro trarranno vantaggi sotto molti aspetti:

- tratte più affidabili a prescindere dalle condizioni meteorologiche;
- diminuzione di 30 km delle distanze sulle tratte;

- meno fermate per cambiare le locomotive e per utilizzare i motori di spinta;
- minore consumo di energia;
- minore manutenzione del materiale rotabile a causa dell'eliminazione della tratta di montagna;
- nuova concezione operativa con l'ECTS per una maggiore stabilità e puntualità degli orari;
- capacità sufficiente per la futura crescita.

Entro la fine del 2020, il tunnel di base del Ceneri ed il corridoio da 4 metri da Basilea all'Italia settentrionale saranno completati.

“Con il miglioramento dei parametri produttivi, quali la lunghezza dei treni pari a 750 metri, la sezione sino a 4 metri d'altezza ed un peso del treno sino a 1.600 tonnellate con una locomotiva, siamo in grado di produrre con maggiore efficienza e pertanto compensare la riduzione delle sovvenzioni operative” dichiara il direttore generale della Hupac Bernhard Kunz.

Prima, tuttavia, il settore deve prepararsi a diversi anni di serrate costruzioni.

La difficoltà maggiore è rappresentata da una chiusura totale di 6 mesi della linea di Luino nel 2017.

“Al momento stiamo lavorando con i nostri partner fra gli operatori di infrastrutture ed imprese ferroviarie al fine di sviluppare alternative e deviazioni in modo che le infrastrutture del futuro possano essere realizzate con un impatto minimo sulle nostre attività odierne”.

Alla fine del 2015 la Hupac ha completato con successo il programma imposto dall'Ufficio Federale dei Trasporti in ordine alla riduzione del rumore derivante dai carri merci.

Di conseguenza, la Hupac è la sola società in Europa che dispone un intero parco di circa 5.000 carri a basso rumore.

Nel 2015 la Hupac ha iniziato ad effettuare operazioni con una prima serie di carri tascabili con freni a disco.

Questa nuova tecnologia consente un ulteriore decremento del livello del rumore di circa 3 decibel.

*(da: worldcargonews.com, 15 maggio 2016)*

## TRASPORTI ED AMBIENTE

### **IL SETTORE DEI TRASPORTI ATTACCA DURAMENTE LA POLITICA "POPULISTA" DELL'UNIONE EUROPEA SUI BIOCARBURANTI**

La recente conferma che l'Unione Europea non avrà più un obiettivo per i biocarburanti nel trasporto dopo il 2020 sta provocando violente reazioni in tutto il settore, che in occasione di un evento svoltosi a Bruxelles a maggio ha attaccato duramente la politica "populista" del blocco.

"Non esiste una soluzione ottimale" quando si tratta di ridurre le emissioni di anidride carbonica derivanti dal settore dei trasporti, secondo la Commissione Europea, che delinea le opzioni politiche in un "comunicato" al riguardo a giugno o a luglio.

"La Commissione valuterà le differenti opzioni in maniera olistica" afferma Bernd Kuepker, funzionario della direzione per l'energia della Commissione che ha parlato l'11 maggio scorso in occasione di un evento ospitato dalla rappresentanza bavarese presso l'Unione Europea.

"Pertanto essa guarderà a tutte le diverse opzioni" fra cui l'efficienza del carburante, la promozione dei veicoli elettrici e "il dirottamento verso avanzati carburanti rinnovabili" ha detto Kuepker, che si occupa di energie rinnovabili alla DG Energy.

I responsabili del settore hanno confermato ai primi di maggio che le regole dell'Unione Europea che richiedono agli stati membri di utilizzare "almeno il 10%" di energia rinnovabile nei trasporti saranno abrogate dopo il 2020, lasciando cadere di fatto dopo quella data l'obbligo di utilizzare biocarburanti nei trasporti.

*"Nessuna vera alternativa ai biocarburanti di prima generazione"*

Queste notizie stanno provocando un effetto raggelante sui produttori di biocarburanti, i quali hanno avvertito di avere bisogno di certezza normativa per investire nei cosiddetti biocarburanti di seconda generazione che non sono in concorrenza con i raccolti alimentari.

"Non investiremo in alcuna tecnologia avanzata se non saremo sicuri che le regole permangano per un periodo di almeno da cinque a dieci anni" ha dichiarato Jörg Jacob, amministratore delegato della German Biofuels, una società che produce biocarburanti derivati dall'olio di colza.

“Oggi non c’è nessuna vera alternativa ai biocarburanti di prima generazione che stiamo producendo” ha detto.

“Ci sarà in futuro – fra dieci o quindici anni – se si potranno conseguire delle precondizioni.

Ma finora abbiamo un sistema funzionante di biocarburanti e non dovremmo metterlo a repentaglio con regolamenti o discussioni politiche come quelle sull’ILUC” ha dichiarato Jacob riferendosi alla controversia in corso in relazione al cambiamento indiretto dell’uso del territorio da parte dei biocarburanti.

Le discussioni relative alla evacuazione del territorio ed alla scarsità di cibo



causate dai biocarburanti sono indirizzate più dalla “ideologia” o dal “populismo” che dalla scienza, aggiunge Jacob, attaccando la decisione dell’Unione Europea di dismettere il proprio obiettivo sui biocarburanti dopo il 2020.

Una direttiva dell’Unione Europea sul cambiamento indiretto dell’uso del territorio adottata l’anno scorso limita al 7% l’uso dei biocarburanti dannosi che competono con i raccolti cresciuti sui terreni agricoli.

Essa stabilisce altresì un obiettivo indicativo dello 0,5% per i biocarburanti di seconda generazione, il cui contributo conterebbe doppio nei confronti dell’obiettivo del 10% per le energie rinnovabili per i trasporti per il 2020.

Peraltro, la distinzione fra biocarburanti di prima e seconda generazione è inutile, secondo Alexander Knebel, portavoce dell’agenzia tedesca per le energie rinnovabili, che ha parlato nel corso dell’evento di Bruxelles.

“Esistono piuttosto delle transizioni, direi” afferma Knebel.

Citando i biogas a mo’ di esempio, Knebel ha sottolineato che “il processo di metanizzazione si presta anche ad altre materie prime” che possono essere tutte quante usate nel trasporto.

La sua opinione è stata condivisa da Robert Götz, responsabile per le energie rinnovabili al ministero bavarese degli affari economici, il quale ha dichiarato che le controversie che circondano il contributo dei biocarburanti alla deforestazione od alla scarsità del cibo sono una distrazione.

“A nostro giudizio, non esistono ancora prove scientifiche convincenti” che i biocarburanti contribuiscano alla rimozione di raccolti alimentari per la produzione di carburante, ha detto Götz, riferendosi al cambiamento indiretto dell’uso del territorio.

“È un dibattito teorico che ci distrae dalla vera necessità di agire adesso” sostiene.

Götz afferma che è decisivo continuare la ricerca sui più sostenibili biocarburanti di seconda generazione e portarli sul mercato al più presto possibile.

“Ma i biocarburanti convenzionali ed avanzati non sono in concorrenza l’uno con l’altro” ha detto, aggiungendo che “non possiamo permetterci di aspettare i carburanti del futuro” per decarbonizzare il settore dei trasporti.

“Abbiamo la necessità di utilizzare ogni specie di forma sostenibile di energia, che si tratti di elettricità, convenzionale o biocarburanti avanzati”.

#### *Autotrasporto, trasporto aereo e trasporto marittimo*

I biocarburanti sono visti come un’alternativa promettente al diesel, in particolare nel settore dell’autotrasporto, in cui l’elettrificazione rappresenta ancora una prospettiva lontana.

“Per conseguire riduzioni della CO<sub>2</sub> in questo settore, i biocarburanti svolgeranno ancora un ruolo” ha affermato Nienke Smeets, funzionaria del ministero olandese delle infrastrutture e dei trasporti parlando all’evento.

Gli stati membri “possono fare tanto” per ridurre le emissioni di trasporto a livello nazionale, afferma Smeets, menzionando gli incentivi fiscali e le sovvenzioni.

“Ma ci sono alcune cose di cui abbiamo bisogno a livello europeo”, ha aggiunto, menzionando “la chiarezza in ordine alla normativa sui biocarburanti dopo il 2020” come “assolutamente essenziale”.

“Ci occorrono rigorose limitazioni alla CO<sub>2</sub> per le automobili al fine di conseguire la presenza nel mercato di veicoli ad emissioni zero.

E ne abbiamo bisogno anche per i camion” ha detto la Smeets.

Nei Paesi Bassi, il governo ha approvato una normativa che richiede a tutti i nuovi autoveicoli destinati al trasporto di persone di essere ad emissioni zero entro il 2035, spiega la Smeets, il che significa passare entro quella data alla mobilità elettrica per i veicoli leggeri.

“Peraltro, sappiamo che per i camion il gas naturale liquido rappresenta un’opzione più probabile” unitamente ai biocarburanti ed alle soluzioni ibrido elettriche, afferma la Smeets, aggiungendo che anche l’idrogeno potrebbe costituire un’opzione a lungo termine.

“Anche per il trasporto aereo e quello marittimo ravvisiamo un potenziale per i biocarburanti perché non ci sono molte altre opzioni allo scopo di decarbonizzare”.

*(da: euractiv.com, 13 maggio 2016)*

## LEGISLAZIONE

### **TIMORI PER LE FILIERE DISTRIBUTIVE DATO CHE I CARICATORI ASIATICI SEMBRANO IMPREPARATI IN VISTA DELLA SCADENZA SUL PESO DEI CONTENITORI**

Gli esportatori asiatici impreparati rispetto alle regole della convenzione SOLAS sulla massa lorda verificata potrebbero costringere i vettori a cancellare le partenze, mentre alcuni caricatori hanno insinuato che potrebbero barare sulle dichiarazioni dei pesi.

Una importante linea di navigazione sulla tratta est-ovest ha dichiarato a *The Loadstar* che la mancanza di tempestività da parte dei caricatori in ordine alle nuove regole sul peso dei contenitori potrebbe causare seri disservizi alla filiera della distribuzione.

“Anche se i ricevitori nelle zone d’oltremare pensano di non doverne subire le conseguenze, tuttavia spesso dimenticano di controllare se i loro fornitori in Asia siano davvero preparati.

Non dovessero farlo, le loro filiere distributive potrebbero esserne seriamente sconvolte, dal momento che i carichi non conformi alla massa lorda verificata non saranno caricati” afferma il dirigente di un vettore con sede a Hong Kong.

Ha poi aggiunto: “Se questo si dovesse verificare su larga scala, occorrerebbe annullare la partenze”.

Con meno di 50 giorni alla scadenza del 1° luglio, la fonte dei vettori ha detto che i clienti si stanno chiedendo come faranno i vari paesi a monitorare ed a far rispettare le regole sulla verifica del peso.

“Alcuni caricatori hanno chiesto quanto spesso sia corretto pesare i container per controllare la massa lorda verificata, cosa che potrebbe suggerire che qualcuno potrebbe sfidare la fortuna con le proprie dichiarazioni” ha dichiarato.

La fonte ha inoltre sollevato la questione dei contenitori esportati dall’Asia prima della scadenza prevista dalla SOLAS e successivamente trasbordati su una seconda nave dopo il 1° luglio senza una massa lorda verificata.

“Un carico che parte alla fine di maggio dall’Asia alla volta di un porto di raccordo in Europa dovrebbe essere già soggetto alle nuove regole, poiché

queste unità potrebbero andare su una seconda nave in Europa dopo il 1° luglio.

Ritengo che sarà arduo per tutti i caricatori avere completato tutte le procedure per il 1° luglio: ma ciò non avverrà per il motivo che non c'è stato abbastanza preavviso”.

Tuttavia, le direttive da parte delle competenti autorità in ordine all'attuazione ed all'entrata in vigore sono assai carenti.

Secondo il software dedicato al trasporto marittimo della ditta CargoSmart, solo 18 dei 162 paesi aderenti alla SOLAS hanno pubblicato direttive o documenti di discussione sulle regole inerenti al peso dei contenitori.

“L'ampia varietà delle regole nei diversi paesi e le linee-guida poco chiare in alcune di loro possono indurre i caricatori in confusione” ha detto Lionel Louie, responsabile commerciale della CargoSmart.



Louie aggiunge che, rispetto ai 18 paesi che hanno pubblicato linee-guida, solo sette sono situati in Asia dove ha origine la maggioranza dei container esportati a livello globale.

“Non sono solo i caricatori, ma anche i paesi asiatici a non essere ben preparati alle nuove regole della SOLAS” afferma.

La Cina è uno dei sette paesi asiatici che hanno pubblicato le linee-guida.

La MSA (Amministrazione per la Sicurezza Marittima cinese) ha dichiarato che eseguirà controlli casuali sui container in esportazione e che ogni violazione della differenza di peso massima consentita fra la massa lorda verificata dichiarata dal caricatore e quella accertata dalla MSA comporterà che alla nave non sarà permesso di salpare fino a quando l'errore non sarà stato rettificato.

I caricatori debbono far sì che la propria massa lorda verificata ricada entro +/- 5% ovvero una tonnellata, a seconda di quale dei due dati sia inferiore, del peso accertato dalla MSA.

Le direttive della MSA avvertono altresì che i caricatori che adottano il Metodo 2 di pesatura della SOLAS – nel quale la tara del contenitore viene aggiunta al peso cumulativo del carico e dell'imballaggio interno al fine di pervenire ad una massa lorda verificata – dovrebbero istituire procedimenti interni per far sì che le loro dichiarazioni sui pesi ricadano entro gli standard di precisione richiesti, comprese le procedure operative standard con i fornitori esterni ed una formazione appropriata al personale impegnato nel procedimento di pesatura.

Secondo Louie della CargoSmart, è probabile che gran parte degli esportatori asiatici scelga il Metodo 2 a causa di considerazioni sui costi e della disponibilità di servizi di pesatura presso porti e terminal.

“Ci sono costi in più se i caricatori debbono pesare il contenitore per mezzo di fornitori del servizio o presso i terminal.

Inoltre, la maggior parte dei terminal in Asia sono carenti di strutture per la pesatura, cosa che rende il Metodo 1 un'opzione meno preferita” dice Louie.

Da parte sua, la CargoSmart lavora a stretto contatto con i vettori marittimi e gli operatori terminalistici allo scopo di assistere i caricatori in ordine al loro metodo di presentazione della massa lorda verificata e relativa tempistica, un'area di attuazione della SOLAS che molti osservatori considerano come fondamentale per evitare disservizi nella filiera distributiva.

*(da: theloadstar.co.uk, 16 maggio 2016)*

## **I CARICATORI ANCORA INCERTI IN ORDINE AI METODI DI PESATURA DEI CONTENITORI**

I rappresentanti del settore hanno dichiarato recentemente che i caricatori internazionali restano incerti in ordine a come conformarsi alle nuove regole sulla verifica dei pesi dei contenitori che entreranno in vigore il 1° luglio, che vorrebbero standard qualitativi per supportare le necessarie procedure e che hanno necessità che i governi di tutto il mondo pubblichino le proprie direttive "al più presto possibile".

L'attuazione delle nuove regole sulla verifica dei pesi dei contenitori è stata dibattuta nella riunione di maggio dell'IMO (International Maritime Organisation) – l'ente responsabile degli emendamenti alla propria convenzione SOLAS (Safety of Life at Sea) – in occasione della quale il GSF (Global Shippers' Forum) ha sottolineato l'esigenza per i paesi di lavorare assieme per risolvere un certo numero di questioni ancora irrisolte.

La disposizione di verificare la massa lorda di un container pieno prima della caricazione diventerà giuridicamente vincolante il 1° luglio prossimo e sono stati al riguardo definiti due metodi di pesatura.

Parlando ad un tavolo di lavoro con i colleghi del World Shipping Council e della ditta specialista in assicurazione del trasporto merci e gestione del rischio TT Club, il responsabile delle politiche del GSF Alex Veitch si è concentrato sul "Metodo 2", che comporta la procedura di mettere assieme il peso di tutti i singoli articoli con quello dell'imballaggio, piuttosto che sul "Metodo 1", che consiste nella pesatura del container imballato utilizzando attrezzature certificate e calibrate.

Utilizzando il "Metodo 2", ai caricatori viene consentito di calcolare la massa lorda degli articoli e dell'imballaggio invece che pesarli singolarmente, una volta accertato che essi si servano di un sistema di ispezione autorizzato dal governo nazionale del paese in cui operano, risparmiando così tempo e denaro.

Tuttavia, poiché la data di scadenza per l'attuazione delle nuove regole si sta avvicinando, Veitch afferma che le imprese internazionali stanno incontrando difficoltà nello stabilire i requisiti per il "Metodo 2".

Inoltre, dove le direttive sono disponibili, alcuni paesi stanno utilizzando approcci leggermente diversi.

Il GSF ha sollecitato gli stati membri ad utilizzare il più possibile standard internazionali per il loro processo di autorizzazione della verifica secondo il "Metodo 2", quale l'ISO 9001 o standard di gestione della qualità simili.

Ciò, sostiene il GSF, consentirà alle imprese in attività di produrre informazioni accurate sul peso dei contenitori con un impatto minimo sui traffici.

Sul lungo termine, il GSF ha incoraggiato gli stati membri a prendere in considerazione il mutuo riconoscimento della reciproca autorizzazione inerente al "Metodo 2" in maniera simile in via di principio agli accordi bilaterali fra paesi sulle questioni doganali.

Afferma Veitch: "I caricatori internazionali preferiscono utilizzare quanto più possibile standard internazionali per la gestione della qualità, al fine di assicurare che tutti i loro siti in tutto il mondo soddisfino i requisiti imposti dalla normativa.

Noi sollecitiamo i governi a pubblicare la loro guida per la verifica del peso dei contenitori al più presto possibile e di prendere in considerazione l'uso dell'ISO 9001 o di standard simili nel contesto delle loro disposizioni sul Metodo 2".



Il dibattito deriva dal fatto che i caricatori degli Stati Uniti continuano a sostenere che si dovrebbero consentire metodi diversi per stabilire il peso di un contenitore carico.

La AgTC (Agriculture Transportation Coalition) ha proposto che i caricatori dovrebbe essere responsabili solamente della fornitura nel peso netto delle merci poste all'interno del container imballato e che i vettori dovrebbero poi aggiungere la tara del container da essi fornita al fine di accertare la massa lorda verificata del contenitore.

Gli emendamenti dell'IMO alla SOLAS richiedono che il caricatori o i suoi agenti verifichino la massa lorda del contenitore, pesando il container imballato mediante attrezzature certificate, ovvero aggiungendo la tara al peso calcolato di tutte le merci e dell'imballaggio.

La AgTC, peraltro, sostiene che la tara del container non è sotto il controllo dei suoi membri caricatori e che perciò i caricatori non sarebbero responsabili del calcolo e della verifica del peso del container, riporta *Lloyd's List*.

All'inizio del mese di maggio, la Guardia Costiera degli Stati Uniti ha rilasciato una "dichiarazione di equivalenza" in cui si afferma che gli Stati Uniti potrebebro prendere in considerazione un certo numero di metodi per presentare il peso combinato del carico e del contenitore.

Questo ha scoraggiato i regolatori internazionali che in privato si sono lamentati del fatto che quest'ultimo intervento statunitense abbia introdotto

incertezza per tutti coloro che sono coinvolti nella vicenda, malgrado la Guardia Costiera statunitense si sia profondamente impegnata nello sviluppo degli emendamenti dell'IMO alla SOLAS ed abbia accettato la sua guida.

L'evento del 19 maggio presso l'IMO a Londra è stato organizzato dall'ICHCA (The International Cargo Handling Coordination Association), alla presenza altresì dell'ente in rappresentanza delle linee di navigazione containerizzate, cioè il World Shipping Council.

Il GSF, il TT Club, il WSC, e l'ICHCA hanno pubblicato congiuntamente un documento internazionale relativo alle domande più frequenti sulla verifica dei pesi del container, che è disponibile sul sito web del GSF.

Costituito nel 2006 quale successore del Tripartite Shippers' Group, il GSF rappresenta gli interessi delle varie associazioni nazionali e regionali dei caricatori in Asia, Europa, Nordamerica, Sudamerica ed Africa.

*(da: lloydsloadinglist.com, 20 maggio 2016)*

## PROGRESSO E TECNOLOGIA

### LA TECNOLOGIA È "PRONTA A TRASFORMARE LO STOCCAGGIO IN MAGAZZINO"

Secondo gli esperti in innovazione che hanno parlato ad un seminario sull'innovazione problematica in occasione dell'evento *Multimodal* svoltosi quest'anno a Birmingham, magazzini completamente automatizzati e "robotizzati" che utilizzano cioè robot per la lavorazione dei prodotti a livello di singolo pezzo arriveranno molto prima di quanto tanta gente pensi e trasformeranno le attività di magazzinaggio.

Rispondendo ad una domanda di *Lloyd's Loading List*, Will Whitehorn, che fra i vari ruoli svolti annovera quello di presidente dell'iniziativa di attuazione innovativa Transport Systems Catapult, nonché di membro del consiglio di amministrazione della società di trasporto Stagecoach, ha detto che quando si tratta di un'innovazione problematica, alcune delle implicazioni sono impossibili da prevedere.

Peraltro Whitehorn afferma che togliere la gente dal magazzino comporta la possibilità di trasformare radicalmente il suo uso, ad esempio eliminando i requisiti inerenti a salute e sicurezza o la necessità di essere mantenuto a temperatura ambiente.

Si potrebbe quindi cambiare il modo in cui lo spazio dovrebbe funzionare, ad esempio le dimensioni o gli spazi dei corridoi, ottenendo così molto di più dal medesimo spazio di stoccaggio.

Whitehorn ritiene altresì che la "stampa laser" o la "stampa in 3D" nel giro di 10 anni faranno sì che quasi tutti i prodotti più complessi potrebbero essere realizzati presso il sito di destinazione in luogo della necessità di essere trasportati e stoccati, mentre i magazzini diventerebbero utilizzabili principalmente per gli articoli che non potrebbero essere riprodotti artificialmente, come i prodotti alimentari; ovvero, potenzialmente, come posti in cui potrebbe avvenire la stampa in 3D.

"Togliendo le persone dai magazzini, potremmo cambiare completamente i tipi di magazzino in cui vengono effettuate le operazioni, e se si aggiunge a ciò la stampa in 3D – che è già in uso in un settore come l'aviazione, in cui le linee aeree stampano in 3D i pezzi di ricambio presso gli aeroporti invece di stocarli presso i centri di distribuzione – si assisterà ad un tipo completamente diverso di magazzino operativo" ha detto.

Dominic Regan, della ditta di tecnologia Oracle, afferma che i magazzini dedicati alle derrate sono divenuti automatizzati nel corso degli anni, ma che la piena automazione rappresenta la prossima ovvia fase.

Quella tecnologia solo adesso è diventata disponibile.

Regan, però, non è d'accordo con Whitehorn quando afferma che la maggior parte dei prodotti inorganici diventeranno stampabili, sostenendo che il magazzino continuerà ad essere un posto per depositare articoli consolidati prodotti in modo più efficiente altrove.

“Il magazzino svolgerà ancora quel ruolo di broker fra fornitore e cliente” ha detto.

Peter Ward, amministratore delegato della UKWA (UK Warehouse Association) ha dichiarato a *Lloyd's Loading List* che esistono già magazzini “scuri” completamente automatizzati, ma che essi servono a movimentare prodotti in entrata ed uscita a livello di pallet.

Le difficoltà inerenti al passaggio da questo alle di gran lunga più complesse



questioni dell'automazione del magazzinaggio e del recupero del singolo pezzo non sono state ancora superate, sebbene la Amazon sia stata la pioniera nell'uso dei robot

“Kiva” per aiutare a raccogliere i prodotti.

Whitehorn afferma che un cambiamento sensazionale potrebbe verificarsi grazie alle nuove e più potenti batterie che renderanno i veicoli elettrici di gran lunga più diffusi.

“Alla Stagecoach, puntiamo ad un bus elettrico che sia in grado di essere operativo per un'intera giornata con una singola carica: questo tipo di tecnologia si avvia ad avere effetti enormi” ha aggiunto.

La maggior parte dei relatori e dei partecipanti si aspettavano che veicoli del tutto autonomi sarebbero diventati disponibili nel giro di cinque anni, sebbene Whitehorn affermi che le difficoltà logistiche e normative significano che 10 anni sono un orizzonte temporale più probabile per veicoli di trasporto merci stradale completamente autonomi.

Diversi relatori si sono detti d'accordo sul fatto che la crescente domanda di commercio al dettaglio elettronico ai fini di consegne più rapide ai consumatori hanno comportato la continuazione delle tendenze verso centri distributivi più

piccoli situati più vicino ai centri abitati, piuttosto che verso imponenti centri distributivi nazionali o regionali.

Ciò ha comportato difficoltà in termini sia di disponibilità del territorio che di costi che sarebbero stati probabilmente correlati ad un numero maggiore di magazzini più snelli, lunghi ed alti.

Magazzini lunghi e snelli hanno reso più semplice portare i prodotti dentro e fuori dal magazzino più alla svelta mediante veicoli, spiega Whitehorn.

In generale, i relatori hanno detto che è probabile che i veicoli senza autista, la stampa in 3D, i magazzini operativi con robot e le nuove forme di energia cambino le filiere distributive in modo più sensazionale di quanto non sia avvenuto prima.

Whitehorn afferma che questi fattori non solo cambierebbero il modo in cui le filiere distributive vengono gestite, ma anche come l'infrastruttura medesima viene utilizzata.

"Anche la robotica ed i veicoli autonomi cambieranno il modo in cui utilizziamo le reti stradali e ferroviarie" ha aggiunto.

In termini energetici, anche l'abbandono dell'uso di carburanti fossili rappresenterebbe uno dei più grandi cambiamenti della storia moderna, dal momento che le imprese produttrici di petrolio sono state sottoposte a crescenti pressioni dai nuovi tipi di carburante, così come dalla sempre maggiore facilità di estrazione del petrolio mediante nuove tecnologie.

Nel contempo, Peter Loudon, responsabile operativo del fornitore di consegne espresso tramite e-commerce Doodle, ha spiegato quanto il tasso di cambiamento tecnologico stia distanziando una società che ha soli tre anni di vita ma ha già sviluppato una rete di distribuzione pacchi in località di tutto il Regno Unito.

Loudon ha detto che la sua società è stata costretta ad "arrestarsi".

Ha infatti dichiarato ai partecipanti: "Quando abbiamo allestito i nostri primi negozi ad esempio abbiamo dovuto metterci dei costosi touch-screen, ma quando abbiamo voluto realizzare il Doodle Neighbour abbiamo capito che potevamo farlo fornendo l'intero magazzino su un telefono cellulare di modo che la gente potesse allestirsi un proprio negozio in soggiorno: l'e-commerce sta superando di gran lunga ogni altro sviluppo".

Quella crescita sta inoltre cogliendo sul fatto i dettaglianti, che già si trovavano in difficoltà nell'integrare concetti quale fare in modo che le merci tornino nelle loro filiere distributive "multicanale" senza incorrere in enormi perdite.

“La raccolta effettuata con un clic ha quasi reso inutili i negozi a causa dell’esplosione della domanda, di modo che ci sono un sacco di venditori al dettaglio che ci chiedono se possiamo vendergli la nostra tecnologia” aggiunge Loudon.

*(da: lloydsloadinglist.com, 23 maggio 2016)*

## STUDI E RICERCHE

### IL BREXIT E LO SHIPPING

Il "Brexit" consiste nell'idea che il Regno Unito possa lasciare l'Unione Europea.

Quale sarebbe l'impatto del Brexit sul settore dello shipping?

#### *Introduzione*

Il 23 giugno 2016 gli elettori del Regno Unito e di Gibilterra voteranno se il Regno Unito debba uscire o meno dall'Unione Europea.

Quasi nessuno che viva oggi nel Regno Unito ed abbia meno di 50 anni ha davvero cognizione di cosa voglia dire per il Regno Unito operare al di fuori dell'Unione Europea.

Più di 43 anni di disposizioni, politiche e filosofia dell'Unione Europea sono stati inseriti – od incorporati – nella normativa del Regno Unito.

L'analogia più simile è quella di una colonia che ottiene l'indipendenza e decide cosa vuol fare, o non fare, della normativa e delle istituzioni della potenza in uscita.

Anche se gran parte dell'attenzione del dibattito finora è stata dedicata a cosa accadrà il giorno della votazione – se la proposta sarà accolta o rigettata – in realtà bisognerebbe concentrarsi su cosa potrebbe accadere dopo il 23 giugno 2016 se ci fosse un voto a favore dell'uscita.

#### *Il valore dello shipping nel Regno Unito e nell'Unione Europea*

Lo shipping è estremamente importante per l'Unione Europea.

Nel 2014, oltre il 51,5% dei traffici di merci esterne dell'Unione Europea per valore è stato trasportato via mare.

Più di 400 milioni di persone sono trasportate via mare dai porti dell'Unione Europea ogni anno.

I 22 stati membri costieri hanno più di 1.200 scali marittimi che offrono impiego direttamente a circa 110.000 persone ed assicurano supporto indiretto ad altri tre milioni circa.

Quasi il 90% dei traffici esterni dell'Unione Europea per volume viene agevolato dai porti marittimi, dal momento che si tratta del 40% degli scambi di merci fra stati membri.

Gli scali marittimi dell'Unione Europea rappresentano il varco d'accesso per due terzi di tutte le merci che vengono importate da più di 60.000 navi mercantili di paesi non appartenenti all'Unione Europea.

Oltre 3,8 miliardi di tonnellate di carichi vengono lavorate in questi porti annualmente.

Lo shipping è estremamente importante anche per il Regno Unito.

Il settore in questione contribuisce con quasi 12 miliardi di euro ogni anno all'economia del Regno Unito.

Circa 240.000 persone sono impiegate nel settore nel Regno Unito.

Il Regno Unito secondo l'UNCTAD è una delle prime 10 nazioni armatrici di navi con circa il 3% del tonnellaggio mondiale.



Mettendo assieme le due componenti – l'importanza dello shipping per l'Unione Europea e per il Regno Unito – si perviene ad alcune importanti conclusioni.

Il resto dell'Unione Europea è il maggiore partner commerciale del Regno Unito.

Quasi la metà delle importazioni del Regno Unito provengono dal resto dell'Unione Europea (53%) e quasi la metà delle esportazioni del Regno Unito sono dirette nel resto dell'Unione Europea (45%).

Si ritiene che diversi milioni di posti di lavoro nel Regno Unito siano collegati ai traffici con il resto dell'Unione Europea e la stima più comune è che ci siano circa tre milioni di persone impiegate in questo contesto.

Nessuno può realisticamente suggerire che i traffici fra il Regno Unito e l'Unione Europea si fermeranno se il Regno Unito dovesse uscire, ma i termini dei traffici cambierebbero.

*La normativa dell'Unione Europea e lo shipping*

Sin dai primi anni '70 – ma in particolare dalla metà degli anni '80 – l'Unione Europea è stata coinvolta nel settore dello shipping.

Col tempo, è stato adottato un quantitativo enorme di normativa: regolamenti, direttive e decisioni, così come casistica giurisprudenziale.

Se il Regno Unito dovesse lasciare l'Unione Europea, allora la domanda logica sarebbe che cosa accadrebbe a quella normativa nei confronti del Regno Unito.

Rispondere a questa domanda non è semplice, dal momento che non si sa ancora se il Regno Unito voterà per l'uscita e, se dovesse farlo, quali accordi sarebbero stipulati per rimpiazzare quelli attuali.

È possibile che parte della normativa resti in vigore (ad esempio, perché fa già parte delle leggi del Regno Unito (quando una direttiva ha ricevuto attuazione) o perché il Regno Unito ha scelto quel determinato atto legislativo) oppure che semplicemente sparisca dallo scenario normativo del Regno Unito.

Infatti, se la normativa dell'Unione Europea dovesse essere mantenuta dal Regno Unito, potrebbe essere "congelata" per un po' se non dovessero essere adottati anche gli emendamenti o le sentenze dei tribunali.

Ci sono pochi dubbi che la normativa marittima dell'Unione Europea e quella del Regno Unito finirebbero per divergere in un ambiente post-Brexit ma non è chiaro (e non lo sarebbe per qualche tempo) quale sarebbe l'entità di quella divergenza.

*Pertanto, che cosa accadrebbe se il Regno Unito dovesse lasciare l'Unione Europea?*

È chiaro che i traffici fra il Regno Unito e l'Unione Europea continuerebbero ma quello che sarebbe diverso consisterebbe nei termini ai sensi dei quali quel traffico sarebbe attuato.

Oggi, il Regno Unito fa parte del "mercato interno" e non esistono, nella maggior parte dei casi, barriere ai traffici fra i 28 stati membri (se quelle barriere avessero, per esempio, natura fisica, tecnica o fiscale) e c'è una tariffa doganale esterna comune nei confronti del Regno Unito.

Tale scenario è stato inteso per essere adatto ai traffici da Liverpool a Lisbona così come lo sarebbe per quelli fra Liverpool e Leeds.

Se il Regno Unito lasciasse l'Unione Europea, allora i traffici diventerebbero più difficili: il grado di difficoltà dipenderebbe dagli accordi conclusi fra il Regno Unito e l'Unione Europea dopo il Brexit.

I promotori del Brexit probabilmente sono nel giusto quando dicono che ci saranno accordi commerciali fra l'Europa ed un Regno Unito uscito dall'Europa

ma le difficoltà che ciò comporterebbe ed il tempo che ci vorrebbe per adottare tali accordi non dovrebbero essere sottostimati.

I negoziati relativo all'Accordo Bilaterale Unione Europea-India sui Traffici e gli Investimenti erano cominciati nel 2007 (nove anni fa) e sono in fase di stallo da marzo 2015.

L'accordo CETA fra Canada ed Unione Europea si è rivelato un compito faticoso.

I lavori sono iniziati a ottobre del 2008.

Il varo dei negoziati è stato annunciato nel 2009.

Un accordo di principio è stato siglato nel 2013.

I negoziati si sono conclusi nel 2014.

L'accordo di 1.634 pagine dev'essere tradotto in 24 lingue europee e la sua ratifica è ancora in corso.

Riguardo al TTIP (Partenariato Transatlantico per i Traffici e gli Investimenti) fra Unione Europea e Stati Uniti, i negoziati sono attualmente alla 13<sup>a</sup> ripresa!



Si dice che il presidente dei Lloyd's di Londra, John Nelson, abbia dichiarato che sarebbe "fantasioso" pensare che i negoziati bilaterali degli accordi commerciali possano essere semplici e inoltre che ci vorrebbero "molti, molti anni" per negoziare tali accordi.

Chiaramente, ci sarebbero accordi commerciali da negoziare, non solo fra il Regno Unito e l'Unione Europea ma fra il Regno Unito e tutti gli stati con cui l'Unione Europea ha una pletera di accordi con vari paesi di tutto il mondo.

Così, non si tratterebbe solo di negoziare un singolo accordo commerciale, ma di negoziare una varietà di accordi.

Non solo si dovrebbero concludere molti accordi commerciali ma ci sarebbe anche l'incertezza derivante dal Brexit stesso che andrebbe ad impattare sui traffici.

Un esempio di quella incertezza sarebbe l'instabilità della valuta che è già iniziata e potrebbe continuare ulteriormente.

Inoltre non c'è alcuna garanzia che gli stati membri che restano non cerchino di rafforzare la propria posizione nel caso di un Brexit o persino di punire il Regno Unito in modo da dissuadere altri dall'uscire anche loro.

Guy Platten, responsabile esecutivo della Chamber of Shipping del Regno Unito, ha dichiarato: "Nessuno ha lasciato l'Unione Europea prima e l'ultima potrebbe cercare di "punire" il Regno Unito per averlo fatto, allo scopo di scoraggiare altri dal farlo.

È improbabile che i negoziati del Brexit siano veloci o facili".

*Esempi di questioni legali che potrebbero insorgere nel caso in cui il Brexit dovesse verificarsi*

È impossibile elencare tutte le questioni legali.

Pertanto si elencano di seguito alcuni casi a mo' di campione.

Se un contratto si basa sulla continuazione dell'appartenenza all'Unione Europea o dipende dall'esercizio delle libertà dell'Unione Europea (ad esempio le operazioni dei servizi di cabotaggio) allora il contratto potrebbe essere vanificato dal verificarsi del Brexit.

Potrebbero inoltre esserci difficoltà per la riuscita operatività dei contratti causate dalle oscillazioni della valuta instabile.

La normativa sulla concorrenza dell'Unione Europea continuerebbe ad applicarsi alle imprese (cioè alle attività) marittime del Regno Unito qualora le loro attività avessero effetto sui traffici fra gli stati membri dell'Unione Europea (una soglia facile da raggiungere in pratica).

Pertanto, le attività del Regno Unito non sarebbero in grado di sottrarsi all'applicazione della normativa europea sulla concorrenza.

Infatti, molte delle regole sostanziali sulla concorrenza proprie del Regno Unito sono le stesse dell'Unione Europea di modo che è assai probabile che l'ambiente normativo sulla concorrenza possa non cambiare troppo a questo riguardo.

Tuttavia, i costi relativi all'adeguamento potrebbero aumentare per le imprese perché potrebbe non essere possibile avvalersi del regime del Regolamento sui Controlli delle Fusioni dell'Unione Europea.

Allo stesso modo, le attività potrebbero essere sanzionate non solo dal Regno Unito ma anche a livello di Unione Europea invece che, come avviene più comunemente ora, solamente ad un solo livello.

Al contrario, le regole sugli aiuti di stato dell'Unione Europea in effetti potrebbero non essere applicate nel Regno Unito nel caso avvenisse il Brexit di modo che potrebbe esserci una maggiore libertà per il Regno Unito di fornire assistenza ai propri interessi marittimi, la quale tuttavia sarebbe soggetta alla legge commerciale internazionale ed alla normativa cosiddetta di dumping dell'Unione Europea che si applica agli stati non membri assicurando un'assistenza rispetto ai danni agli interessi europei.

Infine, ci sono pochi dubbi che il regime normativo sulla concorrenza in un Regno Unito uscito ed in una Unione Europea senza il Regno Unito diventerebbe più complesso e complicato comportando costi più alti per la conformità ed una maggiore incertezza per gli operatori del settore marittimo.

Le regole sulla libertà di fornire servizi e cabotaggio potrebbero in effetti non



essere applicabili a soggetti del Regno Unito se quest'ultimo dovesse lasciare l'Unione Europea a meno che non venisse raggiunto qualche speciale accordo che possa dimostrarsi difficile.

Un Regno Unito uscito dall'Unione potrebbe imporre sanzioni agli stati terzi diverse da quelle

imponibili da parte dell'Unione Europea.

Ciò potrebbe significare qualche incongruenza e divergenza che renderebbero la conformità più complicata.

Riguardo alla normativa sul lavoro, è molto probabile che i diritti in materia di occupazione dei lavoratori marittimi sarebbero meglio protetti dalla restante parte dell'Unione Europea (e questa opinione è stata sostenuta dal sindacato Nautilus International) ma i favorevoli al Brexit direbbero che la riduzione dei costi di conformità aiuterebbe a rendere lo shipping britannico più competitivo.

La normativa in materia ambientale dell'Unione Europea probabilmente resterebbe in vigore, in pratica, perché l'Unione Europea si limiterebbe ad applicare le sue regole alle navi in transito nelle acque europee a prescindere dalla loro bandiera od appartenenza.

Un'area di notevole incertezza sarebbe quella delle controversie in cui molte sentenze e conciliazioni arbitrali nell'ambito dell'Unione Europea sono facilmente riconosciute ed applicate in conseguenza delle regole dell'Unione Europea che disciplinano tali materie (ad esempio, la cosiddetta "Convenzione di Bruxelles").

Non c'è dubbio che le imprese del Regno Unito troverebbero più difficile il riconoscimento e l'applicazione di sentenze ed arbitrati a loro favore in una Unione Europea dalla quale il Regno Unito sarebbe fuori (a meno che non si possano negoziare speciali accordi che si dimorerebbero molto difficili).

### *Più incertezza?*

C'è già una notevole incertezza nel periodo che precede il referendum del 23 giugno.

Se il Regno Unito dovesse votare a favore dell'uscita dall'Unione Europea, allora ci sarebbe – ai sensi dell'Articolo 50 del Trattato dell'Unione Europea – un prolungato periodo di negoziati sui termini dell'uscita.

Non solo ci sarebbe quel periodo di incertezza ma potrebbe anche esserci un secondo referendum in ordine a se il Regno Unito debba accettare o meno i termini del "Trattato di Uscita".

Si potrebbe assistere al fatto che i favorevoli al "Brexit" sostengano che i termini precisi dell'uscita – che non saranno noti il 23 giugno 2016 – dovrebbero essere sottoposti all'elettorato.

Tutto questo significa che l'incertezza attualmente esistente potrebbe in effetti prolungarsi nel caso di un voto a favore del Brexit e potrebbero esserci addirittura due referendum sul Brexit!

*(da: hellenicshippingnews.com, 12 maggio 2016)*

## REEFER

### **SI SCALDA LA CONCORRENZA PER I PRODOTTI DEPERIBILI FRA I PORTI DELLA COSTA ORIENTALE STATUNITENSE DAL MOMENTO CHE GLI IMPIANTI INCREMENTANO LO SPAZIO PER I MAGAZZINI DEL FREDDO**

Un nuovo impianto di magazzino del freddo aprirà nel porto statunitense di Savannah questa estate, a sottolineare la crescente concorrenza fra i porti della costa orientale in lotta per i carichi refrigerati sudamericani.

Il magazzino refrigerato da 30.480 m<sup>2</sup> nonché impianto per il trattamento del freddo è in corso di costruzione ad opera della PortFresh Logistics con sede in Georgia.

Il magazzino è situato a 24 km dal terminal container Garden City di Savannah e la PortFresh Logistics e la GPA (Georgia Ports Authority) sperano che l'impianto aiuterà la porta d'accesso della costa orientale statunitense a migliorare la propria posizione quale punto d'ingresso per i deperibili latino-americani.

Brian Kastick, responsabile esecutivo della PortFresh Logistics, afferma: "Attualmente, più del 90% della frutta e verdura importata che giunge sulla costa orientale statunitense arriva attraverso i porti del nord-est.

Ciò significa che i carichi diretti a sud-est devono essere trasportati su camion, aggiungendo tempo e spese alla filiera distributiva logistica".

L'impianto della PortFresh incrementerà la capacità di magazzini del freddo di Savannah fino a 283.464 m<sup>2</sup>.

Il Garden City Terminal di Savannah, quarto maggiore impianto per contenitori negli Stati Uniti, dispone di 84 rastrelliere reefer per contenitori e 733 spine per telai, in grado di fornire energia a 2.749 container refrigerati alla volta.

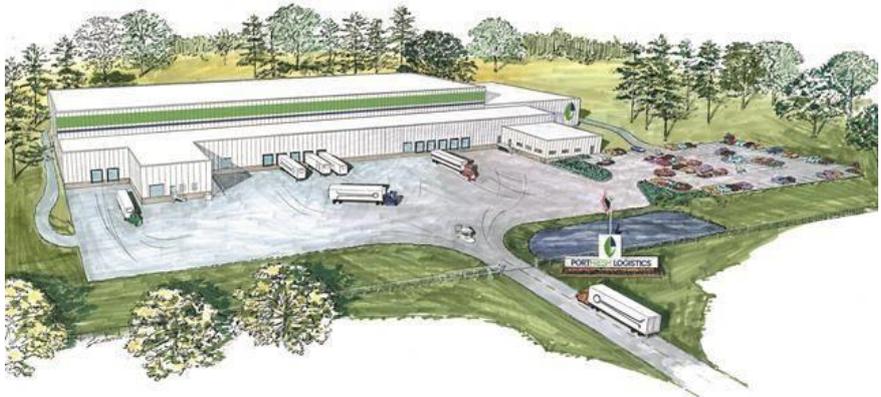
Sebbene Savannah sia dietro solo a Houston e Los Angeles per quanto riguarda i volumi in esportazione e possa vantare i maggiori risultati produttivi di esportazioni di pollame refrigerato, non riesce a tenere il passo dei rivali regionali in termini di importazioni di deperibili.

Al fine di migliorare le proprie credenziali di importazioni di prodotti freschi, la GPA ha preso parte al programma pilota di trattamento del freddo del Dipartimento dell'Agricoltura degli Stati Uniti.

Questo ha consentito a Savannah di iniziare ad importare limoni, uva e mirtilli dopo averli congelati per almeno 17 giorni al fine di proteggerli dai moscerini.

In precedenza, i regolamenti del Dipartimento dell'Agricoltura degli Stati Uniti richiedevano che questi carichi venissero importati attraverso i più freddi porti del nord-est e trasportati su camion a sud, ma la nuova tecnologia reefer ha reso possibile salvaguardarli dagli insetti nocivi e di indirizzarli direttamente alla volta delle porte d'accesso meridionali come Savannah.

La GPA sostiene che questa iniziativa – unitamente all'investimento in nuova capacità refrigerata ed alla vicinanza di Savannah ai mercati di consumo in crescita di Atlanta, Charlotte e Memphis – ha contribuito alla crescita del 24% dal 2011 al 2015 delle importazioni refrigerate.



Quasi 140.000 TEU di carichi reefer sono stati movimentati a Savannah nel corso dell'anno fiscale 2015 e si prevede che la crescita di quest'anno sia del 4,5%.

Savannah non è il solo porto statunitense che sta accrescendo la propria capacità di magazzini di freddo e di reefer.

Sperando di trarre vantaggio dalla lungamente attesa apertura il mese prossimo del Canale di Panama ampliato, c'è stato un turbinio di attività fra i porti della costa orientale e del Golfo che sperano di ricevere navi più grandi cariche di più elevate concentrazioni di merci refrigerate.

Houston, Wilmington, Everglades, Miami, Manatee e Jacksonville hanno tutti quanti aggiunto – o hanno in programma di aggiungere – notevoli quantitativi di capacità di magazzini del freddo, mentre altri hanno dragato le baie ed ampliato le banchine in previsione di dover servire navi più grandi.

Secondo la ACP (Autorità del Canale di Panama), l'espansione – che vedrà quasi triplicarsi la capacità massima delle portacontainer in transito nel canale da 5.000 a 14.000 TEU – potrebbe spingere le linee di navigazione a consolidare i servizi reefer su navi più grandi.

Per fare un esempio, la ACP afferma che la capacità media delle navi attualmente in transito nel canale dalla costa occidentale del Sudamerica all'Europa è di 3.510 TEU, mentre è probabile che si incrementerà sino a 6.500 TEU.

Se un simile incremento delle dimensioni navali dovesse verificarsi per i carichi sudamericani destinati ai centri abitati del sud-est statunitense, con navi più grandi che comporterebbero una più elevata concentrazione delle importazioni di deperibili presso meno porti, alcuni di quei porti che attualmente stanno investendo in nuove infrastrutture reefer potrebbero ritrovarsi ad azzuffarsi per riuscire a conseguire i ricavi da loro previsti.

*(da: theloadstar.co.uk, 19 maggio 2016)*

## IN CALENDARIO

- |                       |                      |   |
|-----------------------|----------------------|---|
| ▪ 06/06/16 - 10/06/16 | Atene                | Posidonia 2016  |
| ▪ 09/06/16 - 13/06/16 | Sevastopol           | SIMBF 2016  |
| ▪ 14/06/16 - 16/06/16 | Shanghai             | Transport Logistic China  |
| ▪ 14/06/16 - 16/06/16 | Amburgo              | TOC Europe 2016   |
| ▪ 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.