

Notiziario

30 Settembre 2016

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXIV
Numero del 30 settembre 2016

PORTI

IL TRAGICO GIOCO DELLA BOLLA DEI PORTI E DEL TRASPORTO MARITTIMO Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

IL RETAGGIO DELLA HANJIN " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

GRUPPO DI PRESSIONE FERROVIARIO CHIEDE TRENI MERCI PIÙ LUNGHI " 8

TRASPORTI ED AMBIENTE

I PIANI DELL'UNIONE EUROPEA PER LA DECARBONIZZAZIONE
AL VAGLIO DI UN SETTORE DEI TRASPORTI DIVISO " 10

INDUSTRIA

PROSPETTIVE SEMPRE PIÙ FOSCHE PER GLI ARMATORI DI PANAMAX
DOPO LA ROTTAMAZIONE DELLA PORTACONTAINER PIÙ GIOVANE DI SEMPRE " 14

LOGISTICA

IL DISASTRO DELLA HANJIN APPORTA VANTAGGI AL TRASPORTO FERROVIARIO IN LOGISTICA " 16

LEGISLAZIONE

LA COMMISSIONE EUROPEA CONTESTA GLI ANNUNCI PUBBLICI RELATIVI AI PREZZI
DA PARTE DELLE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE DI LINEA " 18

PROGRESSO E TECNOLOGIA

ARRIVA LA TECNOLOGIA DELLA CATENA DI BLOCCHI A PROVA DI ATTACCO INFORMATICO:
IL FUTURO SENZA CARTA DEL TRASPORTO MERCI " 22

STUDI E RICERCHE

GLI OPERATORI TERMINALISTICI REAGISCONO ALLA "TEMPESTA PERFETTA" " 25

REEFER

HAPAG-LLOYD ORDINA 5.750 NUOVI REEFER Pag. 28

IN CALENDARIO " 30

30 settembre 2016

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

PORTI

IL TRAGICO GIOCO DELLA BOLLA DEI PORTI E DEL TRASPORTO MARITTIMO

È abbastanza ovvio che le navi non sono porti.

Peraltro, tutti e due sono affetti da un grave eccesso di capacità.

Com'è potuto accadere e qual è la cura?

In primo luogo, il settore del trasporto marittimo e dei porti ha sovrastimato la domanda.

La cosa non sorprende, dal momento che essi hanno ingaggiato gli stessi consulenti per perorare la causa di ulteriori estensioni di navi e porti (consulenti che hanno un interesse perché ciò avvenga, ma questo è un problema che sarà esaminato in un'altra occasione).

Ciò che sorprende di più è la loro insistenza nell'andare avanti con l'aggiunta di capacità quando era chiaro al resto del mondo che l'economia globale era in crisi.

Le mega-portacontainer sono state costruite dopo l'inizio della crisi finanziaria.

Anche le espansioni dei mega-porti in Europa settentrionale – giusto per limitarsi ad un'area – sono avvenute dopo la crisi economico-finanziaria del 2008: fra gli altri, il Maasvlakte 2 di Rotterdam, lo JadeWeser Port, il London Gateway.

In secondo luogo, i settori sia dello shipping che dei porti hanno ignorato il fatto che i concorrenti stavano effettuando investimenti, creando un serio dilemma del prigioniero.

Quello che potrebbe avere senso per un singolo soggetto, certamente non sarebbe ragionevole se fatto da tutti i soggetti.

Una mente più cinica lo chiamerebbe un attacco premeditato.

Una cosa è costituire una riserva strategica di capacità: questo, per essere pronti per i bei tempi, considerando che si potrebbe essere in ritardo per trarne pienamente vantaggio se si comincia a farlo quando i tempi sono migliori.

Ma il gioco strategico più perfido è quello di creare un eccesso di capacità per spingere i concorrenti fuori dal mercato.

Dove il trasporto marittimo ha le Triple E, il settore portuale ha il Maasvlakte 2: entrambi sono all'avanguardia, tutti e due hanno realizzato una dose fatale di eccesso di capacità che danneggia i concorrenti.

Una terza ragione è rappresentata dai finanziamenti e dai soldi facili.

Questo è più ovvio per i porti che ottengono mutui, garanzie e persino



apertamente sovvenzioni per espandersi ed essere collegati agli hinterland.

Ma anche lo shipping ottiene la sua quota di denaro dei contribuenti, sotto forma di trattamenti fiscali favorevoli, esenzioni da pagamenti relativi alla previdenza sociale ed altri supporti.

In alcuni paesi, il denaro pubblico è stato utilizzato per

realizzare generosi programmi di finanziamento delle navi che hanno creato direttamente una bolla navale.

Il risultato è la rovina del capitale.

Le navi non vengono usate, i porti non vengono usati, e così tanti saluti ai vantaggiosi ritorni sugli investimenti.

I costi di opportunità correlati alla bolla portuale sono probabilmente più alti di quelli per le navi, dal momento che essi non solo si riferiscono al patrimonio delle infrastrutture portuali, ma anche allo spazio, uno dei beni più scarseggianti nelle città, che sono ancora i posti in cui la maggior parte degli scali sono situati. Le navi vengono bloccate – e pertanto messe da parte per il momento – o demolite.

L'equivalente portuale delle navi bloccate sono i terminal vuoti e la loro versione della demolizione è lo sviluppo del fronte del porto.

Quale che sia la forma, quali che siano le specifiche, si raccoglie quello che si è seminato: la morte per eccesso di capacità.

(da: shippingtoday.eu, 16 settembre 2016)

TRASPORTO MARITTIMO

IL RETAGGIO DELLA HANJIN

Il fallimento della Hanjin non ha costituito una sorpresa dal momento che i suoi tentativi di ristrutturarsi e ridurre i propri impegni nei confronti del grandissimo numero di navi prese a noleggio non sono riusciti.

La complessità degli effetti del fallimento sui suoi creditori, clienti ed altri armatori è sconfinata ed evidenzia la debolezza degli armatori che noleggiavano navi a compagnie di navigazione che non possiedono o controllano i carichi.

Le società intermedie in passato hanno causato enormi problemi principalmente nel settore delle rinfuse secche, che peraltro sono stati peggiorati dalle strutture di alleanza che gli operatori containerizzati hanno istituito e continuamente riformato.

La Hanjin rappresenta la punta dell'iceberg per il trasporto marittimo nei settori dei container e delle rinfuse secche dal momento che essi sono al servizio di entrambi i capolinea della filiera produttiva che fa parte di una economia globale assai problematica.

Il settore dello shipping

Lo stato delle finanze delle attività dello shipping continua a declinare nella maggior parte dei settori di pari passo con il declino dell'economia globale stessa.

I problemi che il settore si trova ad affrontare sono stati creati dalle compagnie di navigazione, sia pubbliche che private, che hanno ordinato in modo esagerato nuove navi nel falso convincimento che l'economia globale avrebbe continuato a crescere al ritmo visto nel decennio precedente.

La realtà è l'opposto e la maggior parte delle nuove navi sono state consegnate nel contesto di un'economia stagnante che ha continuato a declinare.

Lo shipping continua a trasportare oltre il 90% dei traffici mondiali ma così come questi sono diminuiti lo stesso hanno fatto le tariffe di nolo delle navi che trasportano tali traffici.

C'è un cronico eccesso di offerta di navi in molti settori e l'età media è storicamente bassa.

La maggior parte delle compagnie di navigazione, le cui navi non hanno noleggi a termine con i proprietari dei carichi, hanno adesso a che fare con introiti dai noli dei mercati delle tariffe a pronti che a stento coprono le spese operative delle navi.

I rimborsi di interessi e capitale non vi rientrano ed anche le riserve di liquidità per la futura manutenzione ed i bacini di carenaggio non vengono finanziate.

Né lo sono le nuove direttive relative alle acque di zavorra ed i sistemi per carburanti più puliti.

Occorre che i noleggiatori ed i proprietari dei carichi rispondano a queste problematiche ed almeno paghino tariffe di nolo che consentano agli armatori di effettuare operazioni sicure con navi la cui manutenzione sia effettuata appropriatamente da equipaggi esperti.

È palesemente ridicolo che i proprietari dei carichi nolegghino navi dai mercati delle tariffe a pronti che stanno generando insolvenze e fallimenti fra gli armatori.



È anche assurdo che gli armatori accettino le basse tariffe che non coprono i costi delle operazioni navali quando sanno dalle precedenti esperienze che i proprietari dei carichi possono permettersi di pagare di più.

I gestori delle navi non dovrebbero essere costretti ad adottare standard inferiori o a ridurre la qualità o l'incolumità personale e gli investitori sono mal consigliati a spingere per riduzioni dei costi in queste aree fondamentali.

L'attuale eccesso di offerta di navi continuerà per tutto questo decennio e nel prossimo fino a quando il riciclaggio delle navi eliminerà il surplus ed i cantieri navali resisteranno alla tentazione di costruire nuovamente in eccesso.

Con la scomparsa della maggior parte delle banche specializzate nel settore marittimo, che hanno dovuto affrontare enormi perdite derivanti dai loro imprudenti prestiti nel recente passato, sarà molto difficile trovare nuovo credito.

Anche i nuovi investitori, costituiti per lo più da capitale privato, fondo di investimento e fondi di capitale di rischio, adesso devono far fronte a perdite inevitabili.

Le banche d'investimento di Wall Street continuano a puntellare le compagnie di navigazione in difficoltà con costosi crediti che richiedono una sicurezza prioritaria ed indeboliscono ulteriormente il capitale ed il debito esistente, ma consentono alla compagnia di navigazione di pagare gli oneri legali e bancari.

Ci saranno ulteriori crolli nel settore containerizzato dal momento che alcune compagnie di navigazione che sbagliando credono che "più grande sia migliore" sono incappate in enormi debiti e stanno perdendo denaro.

La corsa a costruire navi portacontainer è un disastro e non ci sono abbastanza carichi disponibili per riempirle ed inoltre essere hanno sempre meno carichi nel viaggio di ritorno.

Le precedenti grandi navi sono state immesse nei traffici di raccordo, per i quali sono troppo grandi e numerose navi più piccole sono in attesa di demolizione nei cantieri.

L'intensità della frenata dell'economia globale è chiaramente evidente in Asia.

Dalla Cina alla Corea, al Vietnam ed alle Filippine e persino al Giappone, la frenata delle economie statunitense ed europea e le guerre in corso in Medio Oriente hanno ridotto la domanda di merci manufatte e con essa la domanda di navi di entrambi i capolinea della filiera produttiva.

Molti dei nuovi investitori che hanno fatto ingresso nel settore del trasporto marittimo negli ultimi anni non avevano alcuna comprensione dei meccanismi dello shipping ma erano semplicemente concentrati sulla falsa convinzione che il valore delle navi sarebbe aumentato e che avrebbero rapidamente realizzato grandi profitti.

La maggior parte delle compagnie di navigazione i cui titoli sono negoziati in mercati pubblici nelle quali hanno investito sono adesso a malapena solventi e non hanno alcuna speranza di generare profitti dalle proprie operazioni o dalla vendita delle navi.

Trovandosi di fronte all'inevitabilità che molti dei mercati marittimi non migliorino, le compagnie di navigazione in difficoltà dovrebbero vendere tutte le loro navi e cessare le proprie operazioni.

(da: hellenicshippingnews.com, 22 settembre 2016)

TRASPORTO FERROVIARIO

GRUPPO DI PRESSIONE FERROVIARIO CHIEDE TRENI MERCI PIÙ LUNGI

L'amministratore delegato della tedesca Pro-Rail Alliance, Dirk Flege, ha chiesto ai politici di promuovere l'aggiornamento della rete ferroviaria della Germania facendo accettare treni merci composti da 35 carri per una lunghezza di 740 metri, che si suppone possano diventare lo standard in Europa.

"I compiti sono definiti con chiarezza: il ministero federale dei trasporti dovrebbe rapidamente concludere il proprio processo di valutazione per la rete dei convogli da 740 metri, che ora è finalmente iniziato, consentendo così al parlamento federale di dibattere la normativa attinente ad ottobre" afferma Flege.

Flege stima che i 66 provvedimenti finalizzati all'aggiornamento individuati dal gestore tedesco delle infrastrutture ferroviarie DB Networks costeranno solamente fra i 200 ed i 300 milioni di euro.

"I provvedimenti comporteranno grandi vantaggi per l'economia e l'ambiente e non sarà difficile metterli in atto" dichiara Flege.

"Essi spesso comporteranno solo lo spostamento di segnalazioni e l'ampliamento degli incroci ferroviari".

Solo l'11% dei treni merci in Germania sono più lunghi di 700 metri, mentre il 64% sono lunghi meno di 600 metri.

"L'aggiornamento della rete per treni merci più lunghi darebbe anche impulso all'efficienza" afferma il presidente della DB Cargo Jürgen Wilder.

"La lunghezza del treno è la nostra più efficace leva per abbassare il costo unitario del trasporto merci ferroviario, com'è stato dimostrato dal nostro progetto pilota di treni merci più lunghi sulla rotta Maschen (Amburgo)-Padborg".

"I treni merci più lunghi sono già operativi nei paesi vicini" afferma Flege.

"La Danimarca ha treni lunghi 835 metri e la Francia ha in programma treni merci che misurano 1.000 metri a partire dal 2018".

Ma i treni spesso devono essere ridotti quanto alla lunghezza quando raggiungono la frontiera tedesca, cosa che incrementa i costi operativi e riduce la capacità di rete.

Anche Michail Stahlhut, presidente della SBB Cargo International, vorrebbe che la lunghezza dei treni fosse aumentata.



“Poiché il nuovo tunnel del Gottardo è stato realizzato per treni di 750 metri, potremmo trasportare quasi il 30% di merci in più utilizzando lo stesso numero di convogli” afferma Stahlhut.

“Il tunnel del Gottardo è una grande opportunità per il settore del trasporto merci ferroviario europeo.

L’Italia sta già adattando la propria rete ai treni da 740 metri.

Nell’attuale piano delle infrastrutture del governo tedesco è stata sorprendentemente sospesa la decisione inerente ai treni merci lunghi”.

La Commissione Europea vorrebbe che tutte le tratte nelle principali reti ferroviarie d’Europa venissero aggiornate al fine di consentire i treni merci da 750 metri di effettuare operazioni dal 2030.

(da: railjournal.com, 2 settembre 2016)

TRASPORTI ED AMBIENTE

I PIANI DELL'UNIONE EUROPEA PER LA DECARBONIZZAZIONE AL VAGLIO DI UN SETTORE DEI TRASPORTI DIVISO

La commissaria ai trasporti dell'Unione Europea Violeta Bulc deve mantenere alcune promesse fatte prima della pausa estiva.

La Bulc aveva pubblicato a luglio un piano finalizzato a ridurre le emissioni di carbonio derivanti dal settore dei trasporti che aveva messo i brividi al settore delle auto e fatto drizzare le orecchie ai parlamentari europei ed alle organizzazioni non governative ambientali che da tempo spingevano per provvedimenti fra cui un tetto a livello europeo per l'inquinamento causato dai camion.

A luglio, l'annuncio della Bulc aveva compreso un sacco di particolari che avrebbero significato sensibili cambiamenti per il settore dei trasporti.

L'esecutivo promuoverà carburanti per il trasporto più puliti e tipologie di veicoli che producano meno emissioni, come ad esempio le automobili elettriche o alimentate con pile a combustibile.

Alcune delle idee della commissaria significherebbero importanti cambiamenti



per le imprese di trasporto ed inoltre costringeranno i legislatori e riconsiderare la normativa: la Bulc ha promosso tecnologie inerenti ad automobili connesse e senza autista come un altro modo per ridurre le emissioni, una volta che esse saranno diventate commercialmente disponibili.

Nel corso del week-end, la Bulc ha precisato il proprio supporto a queste tecnologie in occasione della riunione dei ministri dei trasporti del G7 svoltasi in Giappone; a novembre pubblicherà un piano dettagliato di come vorrebbe spingere per la loro adozione nell'Unione Europea.

Riduzione del 60% delle emissioni entro il 2050

La Commissione da un po' di tempo è sotto pressione affinché riduca le emissioni derivanti dal trasporto.

Cinque anni fa, l'esecutivo aveva promesso una riduzione del 60% in ordine al settore entro il 2050 rispetto al livello del 1990.

I parlamentari europei avevano sottolineato che mentre altre aree, come l'industria e l'immobiliare, avevano fatto in modo di ripulire le proprie attività, il livello delle emissioni derivanti dal trasporto – specialmente quelle delle automobile e dell'aviazione – aveva continuato ad aumentare.

“Il settore dei trasporti sta vanificando tutti gli sforzi che sono stati fatti con il denaro dei contribuenti negli altri settori” ha detto a *EurActiv.com* il parlamentare europeo dei Verdi tedeschi Michael Cramer, presidente della commissione trasporti e turismo del Parlamento Europeo.

I piani della Bulc per tagliare le emissioni saranno attuati un po' alla volta nei prossimi tre anni.

La prossima settimana la commissaria sarà a Montreal quale rappresentante dell'Unione Europea ad una riunione dell'ICAO, un ente dell'ONU che si occupa della limitazione delle emissioni derivanti dall'aviazione.

Molti attivisti hanno reagito positivamente all'intera agenda della commissaria sulla decarbonizzazione, sebbene alcuni abbiano criticato i piani nello scorso luglio perché li ritenevano troppo morbidi in ordine alla politica sulle emissioni dell'aviazione.

Altri settori hanno aperto la bocca da quando la commissaria ha presentato i suoi piani per promuovere i progressi da loro realizzati nell'usare meno carburante o produrre meno emissioni.

L'industria automobilistica avevano intrapreso azioni di lobby contro una delle notizie bomba dell'annuncio di luglio: un limite obbligatorio mai visto prima sulle emissioni derivanti dai camion in tutta l'Unione Europea.

La Bulc ha affermato che avrebbe proposto il nuovo standard per i camion entro la fine del suo mandato nel 2019.

Altri paesi al di fuori dell'Unione Europa, Stati Uniti, Canada e Giappone compresi, già dispongono di standard obbligatori per i camion.

Richieste di "approccio equilibrato"

Quando la Bulc ha reso pubblici i propri piani, l'associazione dell'industria automobilistica ACEA ha richiesto un "approccio più equilibrato" che non

ponesse troppo l'onere del taglio delle emissioni sul trasporto stradale agevolando nel contempo le altre modalità di trasporto.

Il segretario generale dell'ACEA Erik Jonnaert ha detto che l'agenda della decarbonizzazione della Commissione è "molto ambiziosa" ma ha insistito sul fatto che il settore "avrebbe fatto la sua parte per continuare a ridurre le emissioni di CO₂ in tutto il suo intero portafoglio, che comprende automobili, furgoni, camion ed autobus".

In varia misura, le diverse industrie del settore trasportistico – autotrasporto, ferrovia, aviazione e trasporto marittimo – competono l'un l'altro per il traffico merci e passeggeri.

Ognuna di quelle modalità sta aspettando ansiosamente che altri particolari e le prime proposte vengano fuori dai piani della Bulc: per alcuni, sono in gioco grossi affari.

La strategia di decarbonizzazione della Commissione specifica che i decisori politici avranno un occhio di riguardo per "l'incentivazione di un dirottamento verso modalità di trasporto con emissioni inferiori quali le idrovie interne, il cabotaggio marittimo a corto raggio e le ferrovie".

Secondo la suddetta strategia, le imminenti regole dell'Unione Europea finalizzate a ristrutturare il funzionamento del settore ferroviario dovrebbero "rendere la ferrovia più competitiva ed allettante sia per i passeggeri che per le merci".

Cosa che non renderà tutti felici nel settore dei trasporti.

La Bulc farà una presentazione registrata il 27 settembre nel corso di una conferenza a Bruxelles, in occasione della quale le imprese di diversi settori dei trasporti si incontreranno allo scopo di meditare sull'iniziativa di decarbonizzazione.

Il trasporto merci stradale si prepara al cambiamento

L'industria dell'autotrasporto merci – che adesso ha più peso delle spedizioni per ferrovia o con qualsiasi altra modalità di trasporto in Europa – si sta preparando ai cambiamenti.

Il settore dovrà sottostare ad una nuova serie di regole all'inizio dell'anno prossimo, quando la Bulc proporrà modifiche fra cui una revisione dei pedaggi da imporre ai camion e nuove misure per tenere sotto controllo le attività dei camion quando viaggiano fra i paesi dell'Unione Europea.

I parlamentari europei hanno chiesto alla Commissione di prendere in considerazione un sistema di pedaggio che possa incoraggiare l'uso di camion

più ecocompatibili mediante un addebito commisurato a seconda del loro livello di emissioni di CO₂ o di efficienza energetica.

Attualmente, alle ferrovie ed alle auto vengono applicati pedaggi assai diversi.

Michael Cramer chiama il grande divario fra i due sistemi di pedaggio "concorrenza sleale".

"Il cento per cento della rete ferroviaria è a pagamento, mentre solo l'uno per cento della rete stradale lo è" ha detto.

(da: euractiv.com, 26 settembre 2016)

INDUSTRIA

PROSPETTIVE SEMPRE PIÙ FOSCHE PER GLI ARMATORI DI PANAMAX DOPO LA ROTTAMAZIONE DELLA PORTACONTAINER PIÙ GIOVANE DI SEMPRE

La *Viktoria Wulff* (ex *MSC Firenze*) da 4.546 TEU, costruita nel 2006, è diventata la nave portacontainer più giovane ad essere venduta destinandola alla rottamazione, in conseguenza del fatto che gli armatori di panamax stanno cercando di ridurre le proprie perdite e stanno abbandonando le speranze in un mercato disperatamente depresso.

Il record precedente relativo alla portacontainer più giovane venduta a fini di riciclaggio risale ad una unità di 13 anni.

La *Viktoria Wulff* di 10 anni, costruita a Gdynia, era stata noleggiata dalla MSC ed impiegata nei servizi Asia-Australasia del vettore.

Alcuni broker riferiscono che i suoi armatori tedeschi hanno ottenuto 303 dollari USA per tonnellata di



dislocamento a vuoto dai demolitori per la nave "come se fosse a Shanghai": vale a dire, dal porto in cui la nave è venduta.

Secondo i dati di Alphaliner, il 5 settembre c'erano 85 navi Panamax "classiche" da 4.000-5.100 TEU inattive, la maggior parte delle quali

in "rimessaggio a caldo" in cerca di un impiego nel mercato a pronti.

Ma è probabile che la flotta accantonata venga gonfiata da circa 25 altre navi Panamax le cui operazioni vengono effettuate dalla fallita Hanjin Shipping, una volta che esse saranno state scaricate e restituite agli armatori o rientrate in possesso dei prestatori.

Le tariffe di noleggio per le navi Panamax si sono indebolite ulteriormente il mese scorso e adesso sono a circa 4.500 dollari USA al giorno, rispetto ai quasi 15.000 dollari USA a gennaio 2015: questo nel caso che si riesca a trovar loro un impiego del tutto.

L'apertura del Canale di Panama ampliato a giugno e l'aumento da parte dei vettori delle dimensioni delle navi che utilizzano l'idrovia in questione è stato il colpo di grazia definitivo per gli ex cavalli di battaglia delle direttrici di traffico transpacifiche e l'influsso delle navi Panamax ex Hanjin sicuramente indebolirà ulteriormente il settore.

Un tribunale fallimentare sudcoreano il 19 settembre ha ordinato alla Hanjin di restituire agli armatori le navi noleggiate, nonché di vendere il maggior numero possibile delle proprie navi.

L'iniziativa è stata interpretata come un segnale che la Hanjin scomparirà del tutto o diventerà una compagnia di navigazione molto più piccola.

Le condizioni del mercato hanno rafforzato la posizione degli operatori.

Un broker di contenitori ha dichiarato a *The Loadstar* che i noleggiatori chiedono "posizionamento" e "opzioni molto flessibili".

Ha detto: "Gli armatori non hanno alternative; a loro non piace, ma se vogliono un contributo per i loro costi operativi devono coalizzarsi con i noleggiatori".

La fosca situazione per gli armatori non operativi di portacontainer panamax ha avuto quale conseguenza che la Rickmers Maritime Trust con sede a Singapore si è trovata di fronte alla prospettiva di una liquidazione non essendo in grado di provvedere ai propri mutui navali.

La Rickmers possiede una flotta di 16 navi da 3.450-5.000 TEU, solo cinque delle quali sono attualmente destinate a noleggi di durata superiore a 12 mesi.

Nel contempo, secondo i dati del broker marittimo londinese Braemar ACM, la capacità complessiva in slot delle portacontainer demolite o vendute per la rottamazione sinora quest'anno sta rapidamente raggiungendo i 500.000 TEU.

Al momento, il numero delle navi registrate come rottamate ha raggiunto la cifra di 126, per 429.500 TEU.

In relazione all'intero 2015, 60 navi per 116.500 TEU sono state vendute per essere riciclate.

(da: *theloadstar.co.uk*, 20 settembre 2016)

LOGISTICA

IL DISASTRO DELLA HANJIN APPORTA VANTAGGI AL TRASPORTO FERROVIARIO IN LOGISTICA

L'insolvenza della compagnia di navigazione coreana Hanjin Shipping ha gettato il mondo della logistica nel caos e nella confusione.

Migliaia di contenitori, porti e dettaglianti in tutto il mondo hanno subito le conseguenze della dichiarazione di fallimento della compagnia di navigazione a metà settembre.

Circa un'ottantina delle navi mercantili della compagnia di navigazione sono state sottoposte a sequestro o bloccate in mare.

I postumi di tale situazione sono stati chiaramente avvertiti dal settore della logistica, andando ad impattare pure sulla Hellmann Worldwide Logistics.

La società riferisce di una domanda in aumento per il proprio trasporto transcontinentale alternativo ed in particolare per il trasporto ferroviario.

"Abbiamo la sensazione che il mercato sia in movimento a causa del fallimento della Hanjin.

Le richieste per il nostro trasporto ferroviario dall'Asia all'Europa sono aumentate in modo significativo, specialmente da parte del settore automobilistico, dal momento dell'annuncio dell'insolvenza della Hanjin.

Proprio di recente un ben noto fornitore di autoveicoli ci ha richiesto 280 unità equivalenti a 40 piedi" afferma Vedat Serbet, direttore prodotti della Hellman Rail Solutions International.

La Hellmann, con il proprio prodotto Rail Solutions International, offre una soluzione sicura per il trasporto dall'Asia all'Europa.

Quale fornitore di punta di servizi logistici, la Hellmann supporta i propri clienti in questi momenti difficili e, previa prenotazione in anticipo, è in grado garantire carichi completi (FCL) e parziali (LCL).

A giugno di quest'anno, la Hellman ha esteso il proprio trasporto ferroviario dall'Asia all'Europa mediante un accordo quadro ampliato con il porto di

Lianyungang, avvalorando così la comune intenzione di continuare a promuovere il trasporto merci internazionale dall'Asia all'Europa.

L'attenzione si concentra sulle spedizioni di merci ed i servizi logistici per il trasporto ferroviario dalla Corea del Sud e dal Giappone via Lianyungang alla volta dell'Europa, dell'Asia Centrale, dell'Iran e della Turchia.

La Hellmann ha adottato queste tratte per offrire un servizio di trasporto completo da porta a porta ai propri clienti.

Un collegamento ferroviario per il trasporto di contenitori dall'Europa all'Asia viene ancora ritenuto una delle maggiori difficoltà logistiche del 21° secolo.

La Hellman Worldwide Logistics gestisce questo compito con un collegamento settimanale flessibile per ferrovia dall'Asia all'Europa e ritorno, più veloce del trasporto merci marittimo e più conveniente di quello aereo.



Il delta del fiume Yangtze, così come le regioni della Cina settentrionale, meridionale ed occidentale possono essere raggiunte da vari hub situati in Europa Orientale con 17 giorni di treno attraverso una direttrice settentrionale ed una meridionale.

Unitamente ai suoi partner, la Hellmann effettua operazioni con treni settimanali da e per la Cina con una capacità di sino a 41 contenitori da 40 piedi ogni partenza. L'offerta è destinata in particolare a soluzioni di trasporto per spedizioni LCL e FCL.

Sia in Asia che in Europa la Hellmann agevola la raccolta e la consegna di merci nell'ambito della propria rete di trasporto su treno o camion.

Inoltre, la società promuove l'efficienza del trasporto ferroviario mediante servizi aggiuntivi quali lo sdoganamento (nei paesi di transito), il carico/scarico senza sosta a terra, lo hub e soluzioni di magazzinaggio, nonché rappresentanze fiscali.

Il fallimento della Hanjin sottolinea l'importanza della soluzione ferroviaria quale necessario supplemento al trasporto merci marittimo.

(da: transportjournal.com/hellmann.net, 20 settembre 2016)

LEGISLAZIONE

LA COMMISSIONE EUROPEA CONTESTA GLI ANNUNCI PUBBLICI RELATIVI AI PREZZI DA PARTE DELLE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE DI LINEA

In certe circostanze, la segnalazione pubblica dei prezzi (vale a dire, l'annuncio pubblico unilaterale delle future intenzioni riguardo ai prezzi) può equivalere ad uno scambio di informazioni delicate fra concorrenti in violazione della normativa sulla concorrenza dell'Unione Europea.

L'uso di internet per effettuare annunci pubblici sui prezzi ai clienti può rendere la stessa informazione sui prezzi altrettanto accessibile ai concorrenti, con l'inevitabile rischio di una segnalazione dei prezzi.

La segnalazione dei prezzi: il quadro giuridico

Le linee guida del 2011 della Commissione Europea sugli accordi orizzontali di

Announced GRI (General Rate Increase) – Effective May 1st				
Container Type	20'	40'	40' HC	45'
U.S. West Coast	\$1040.00	\$1200.00	\$1350.00	\$1520.00
U.S. East Coast	\$1040.00	\$1200.00	\$1350.00	\$1520.00
U.S. Inland	\$1040.00	\$1200.00	\$1350.00	\$1520.00
2Q16 TPEB Bunker Levels – Effective 04/01/16 – 06/30/16				
Container Type	20'	40'	40' HC	45'
U.S. West Coast	\$205.00	\$228.00	\$257.00	\$289.00
U.S. Inland	\$324.00	\$360.00	\$405.00	\$456.00
U.S. East Coast	\$386.00	\$429.00	\$483.00	\$543.00
2Q16 TPEB Low Sulphur Levels – Effective 04/01/16 – 06/30/16				
Container Type	20'	40'	40'HC	45'
U.S. West Coast	\$26.00	\$29.00	\$33.00	\$37.00
U.S. Inland	\$26.00	\$29.00	\$33.00	\$37.00
U.S. East Coast	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00

cooperazione stabiliscono che un autentico annuncio pubblico unilaterale inerente ai prezzi in genere non costituisce una pratica concertata ai sensi dell'art. 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

Tuttavia, le linee guida stabiliscono ulteriormente che la possibilità di riscontrare una pratica concertata non può essere esclusa nel caso in cui essa presenti determinati fatti specifici, come quando i concorrenti annunciano i propri prezzi uno ad uno nel giro di un breve periodo di tempo.

Infatti, un annuncio pubblico con la possibilità di rimessa a punto potrebbe essere utilizzato come risposta strategica ad un concorrente allo scopo di raggiungere una intesa comune circa i termini di coordinamento.

Le circostanze del caso pertanto sono di fondamentale importanza quando si valutano le pratiche di segnalazione dei prezzi.

Recentemente la Commissione ha espresso preoccupazioni circa gli annunci pubblici sui prezzi quando ha adottato una decisione relativa agli impegni nel settore marittimo dove ha considerato la pratica come anticoncorrenziale ai sensi dell'art. 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

L'indagine della Commissione

Nel 2011 la Commissione ha effettuato sopralluoghi presso 14 compagnie di navigazione di linea che avevano espresso regolarmente annunci pubblici in ordine alle intenzioni di prezzo per i servizi di trasporto marittimo containerizzato (noti come GRIs, ovvero gli Incrementi Tariffari Generali).

Attraverso comunicati stampa presso i media specializzati nel settore o sui siti web, i GRIs avevano svelato le intenzioni di prezzo in dollari USA per unità containerizzata trasportata, la rotta commerciale implicata e la data programmata di attuazione.

Nel 2013 la Commissione aveva intrapreso procedimenti formali nei confronti delle compagnie di navigazione, poiché era preoccupata dal fatto che:

- gli annunci, essendo effettuati da tre a cinque settimane prima dell'attuazione, davano ad ogni vettore la possibilità di allineare i propri GRIs a quelli annunciati da altri vettori;
- le compagnie di navigazione sono state in grado di apportare modifiche ai propri incrementi annunciati originariamente in reazione agli annunci dei concorrenti perché gli annunci originari non vincolavano i vettori;
- i clienti non sono stati in grado di fare affidamento sugli annunci perché essi fornivano informazioni solo parziali in ordine ai prezzi e non vincolavano i vettori.

La Commissione ha considerato che questa pratica potrebbe avere comportato prezzi più alti per i servizi di trasporto marittimo contenitori di linea, danneggiando perciò la concorrenza ed i clienti.

La Commissione ha concluso che gli annunci relativi agli incrementi tariffari generali costituiscono uno scambio di informazioni sensibili che equivalgono ad una limitazione "quale oggetto" ai sensi dell'art. 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

Questi annunci non hanno nulla a che fare con l'efficienza, dal momento che le informazioni annunciate non erano di valore significativo per i clienti.

Tali annunci pertanto non avrebbero potuto beneficiare dell'esenzione garantita ai sensi dell'art. 101, comma 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

Allo scopo di ovviare alle preoccupazioni della Commissione, le compagnie di navigazione di linea avevano offerto l'assunzione dei seguenti impegni ai sensi dell'art. 9, comma 1, del Regolamento 1/2003 della Commissione Europea:

- le compagnie di navigazione avrebbero cessato di pubblicare e comunicare i GRIs;
- al fine di far sì che i clienti fossero messi in condizione di comprendere e fare affidamento sugli annunci di prezzo, le cifre relative ai prezzi pubblicati avrebbero dovuto essere più trasparenti ed includere almeno i cinque principali elementi del prezzo complessivo, vale a dire la tariffa di base, gli oneri di bunkeraggio, gli oneri per la sicurezza, gli oneri per la movimentazione terminalistica e gli oneri per l'alta stagione;
- anche se i vettori non sono obbligati ad annunciare i cambiamenti apportati ai prezzi, i futuri annunci sarebbero stati vincolanti per i vettori quali prezzi massimi per il periodo annunciato di validità;
- gli annunci non avrebbero dovuto essere effettuati più di un mese prima della data di implementazione del prezzo.

Questi impegni non si applicheranno alle comunicazioni con gli acquirenti che già dispongono di accordo tariffario in atto sulla rotta alla quale la comunicazione si riferisce, né alle comunicazioni nel corso delle trattative bilaterali o alle comunicazioni su misura per le esigenze di specifici identificati acquirenti.

Il 7 luglio scorso, dopo un mese di consultazione pubblica (indagine di mercato), la Commissione ha adottato una decisione formale con la quale ha accettato i suddetti impegni e li ha resi giuridicamente vincolanti.

Gli impegni saranno validi per tre anni a partire dal prossimo 7 dicembre.

Conclusione

Questo caso ha consentito alla Commissione di chiarire la propria posizione in ordine alla segnalazione dei prezzi.

Quando effettuano annunci pubblici sui prezzi, le imprese dovranno limitarsi a fornire informazioni che siano definite, concrete ed utili ai clienti.

Esse dovranno evitare qualsiasi pratica che sia indicativa di una segnalazione dei prezzi, come l'effettuazione di annunci vaghi o non vincolanti ovvero la revisione degli annunci relativi ai prezzi non appena i concorrenti abbiano effettuato i loro.

I programmi interni di conformità alla normativa antitrust dovranno tener conto dei pericoli comportati dalla segnalazione dei prezzi in dettaglio.

Si tratta di un'area complessa ed in caso di dubbio bisognerà consultare un legale.

(da: hellenicshippingnews.com, 19 settembre 2016)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

ARRIVA LA TECNOLOGIA DELLA CATENA DI BLOCCHI A PROVA DI ATTACCO INFORMATICO: IL FUTURO SENZA CARTA DEL TRASPORTO MERCI

Non si dica più che il settore del trasporto merci è lento nell'adottare nuove tecnologie.

Dopo appena poche settimane che un consulente di spicco aveva detto a *The Loadstar* che la tecnologia della catena di blocchi non sarebbe stata utilizzata in logistica prima del 2018, uno spedizioniere di merci ha annunciato il suo primo impiego.

La MTI (Marine Transport International) sta utilizzando la tecnologia della



catena di blocchi per condividere le informazioni relative alla massa lorda verificata ai sensi delle nuove regole sulla pesatura dei contenitori dopo avere lavorato alla piattaforma negli

ultimi 18 mesi.

Ma, prima di tutto, che cosa è la catena di blocchi?

Essenzialmente, si tratta di un modo molto sicuro per propagare le informazioni fra le parti.

Essa crea un libro mastro pubblico digitale di transazioni che può essere condiviso fra una rete distribuita di computer.

Sviluppata originariamente per monitorare e rendere sicura la bitcoin, la catena di blocchi conserva una lista in continua crescita di registrazioni o transazioni, chiamati blocchi, che sono al sicuro da manomissioni, attacchi informatici o revisioni.

Per attaccare la catena bisognerebbe alterare ogni blocco della catena, mentre non c'è alcuna necessità di un'autorità centrale.

Lo spedizioniere anglo-statunitense MTI, utilizzando la soluzione TrustMe della società di tecnologia Black Swan, se ne sta servendo per immagazzinare i dati sulla massa lorda verificata, assicurando una registrazione permanente visibile ai porti, ai caricatori ed ai proprietari dei carichi, sostituendosi così a registri, tabulati e singoli database.

Secondo la MTI, gli utenti possono "registrare e recuperare dati ovunque nel mondo usando telefoni cellulari, tablet e pc, eliminando la necessità di costose e brevettate infrastrutture".

"La catena di blocchi ha la capacità di immettere il nostro settore in una vera e propria era digitale" afferma Jody Cleworth, amministratore delegato della MTI.

"Invece della consegna sequenziale di un messaggio sulla massa lorda verificata alle parti all'interno della filiera distributiva, la nostra piattaforma può assicurare un approccio decentralizzato alla consegna di messaggi al riguardo".

La mole di contenitori lavorati ogni anno significa che mediante il decentramento in sicurezza la gestione di questi contenitori ridurrà drasticamente la complessità dello shipping.

Un approccio alle radici nella raccolta e l'immagazzinamento delle informazioni dentro la catena di blocchi consiste nelle modalità con cui i caricatori saranno in grado di raccogliere pienamente i frutti della tecnologia in questione.

Adesso siamo una società pubblica di catena di blocchi e la nostra attenzione si concentra sull'apporto di vantaggi tangibili ai traffici globali e a tutti gli attori nell'ambito della filiera distributiva".

Meglio ancora, ha aggiunto, ci sono vantaggi a livello di costi.

"È relativamente non costosa da porre in atto dal momento che l'infrastruttura a ciò destinata già esiste e/o è fornita da terzi.

Se prendiamo in considerazione gli esistenti sistemi EDI di retaggio gerarchico che sono in uso oggi nel settore, la catena di blocchi dispone di importanti vantaggi in termini di costi ed efficienza dato che si basa sulla nuvola, che non ci sono barriere alla connettività e che i costi delle transazioni sono relativamente bassi e si basano sull'uso invece che sull'abbonamento".

Finora la tecnologia è stata utilizzata solo raramente e per lo più nel settore bancario.

"Ma quello che abbiamo qui è un esempio di come il settore dello shipping è in prima linea nell'eseguire una vera e provata applicazione della catena di blocchi.

Siamo davvero entusiasti di essere all'avanguardia in questo sviluppo" afferma Anthony Abell, direttore generale del TrustMe.

Andrew Schmahl, responsabile delle procedure di trasporto e logistiche della PwC, ha spiegato i vantaggi della catena di blocchi.

"Si tratta di una rete globale integrata che vi dice chi ce l'ha, chi l'ha interrotto, perché è in ritardo.

Il concetto della catena di blocco è un sistema di verifica che ha potenzialmente la capacità di democratizzare l'accesso a diversi partecipanti.

Un sistema di gestione del trasporto merci è una buona cosa, ma la catena di blocchi è una fonte aperta.

Essa, peraltro, richiederà al settore un po' di impegno".

Ci si aspetta che la tecnologia abbia un impatto significativo su un settore della logistica in cui così tanti soggetti hanno bisogno di comunicare così tante informazioni l'un l'altro.

Sottolinea la MTI: "Con milioni di transazioni lavorate ogni giorno nel settore del trasporto marittimo, la catena di blocchi pubblica non solo porterà ad un incremento dell'efficienza dei dati, ma inoltre assicurerà risparmi a lungo termine per le imprese dipendenti dalle trasmissioni EDI".

La MTI si aspetta che la catena di blocchi sia utilizzata in diverse soluzioni, fra cui il tracciamento dei contenitori, gli accordi commerciali inerenti alle polizze di carico, le dogane e la sicurezza, nonché le applicazioni di dati grezzi alla filiera della distribuzione.

(da: theloadstar.co.uk, 23 settembre 2016)

STUDI E RICERCHE

GLI OPERATORI TERMINALISTICI REAGISCONO ALLA "TEMPESTA PERFETTA"

Secondo un nuovo rapporto della ditta di analisi sul trasporto marittimo containerizzato Drewry, gli operatori di terminal container di tutto il mondo stanno adattando le proprie strategie dal momento che la natura del loro ambiente di mercato è cambiata notevolmente a causa del rallentamento della crescita.

L'ultimo rapporto della Drewry intitolato "*Global Container Terminal Operators Annual Review*" mostra come gli operatori di terminal container stiano rapidamente cambiando alla luce di una "tempesta perfetta" che sta mettendo pressione sui margini di profitto e sui tassi dei ritorni a causa di una "notevole attenuazione della crescita della domanda, dei costi di spesa operativa e capitale più elevati dovuti alle navi più grandi, nonché dell'incremento del rischio nelle attività derivante da alleanze di linea più grandi e da vettori in perdita che premono per ottenere addebiti inferiori per la movimentazione terminalistica".

La ditta di consulenze nota che la natura della lista delle 24 società qualificate come operatori terminalistici globali od internazionali nella propria analisi stava già cambiando a causa delle importanti attività di fusioni ed acquisizioni.

In particolare, la Cosco e la China Shipping si sono fuse, la CMA CGM ha acquisito la APL e la APM Terminals ha comprato il Grup TCB: "Tutte iniziative che almeno in parte possono essere viste come una reazione da parte degli operatori terminalistici al fatto che le linee di navigazione si stanno mettendo assieme nelle alleanze" afferma la Drewry.

Una chiara tendenza strategica è rappresentata dal rallentamento dell'attività nei progetti di costruzione dei terminal da parte di operatori terminalistici globali od internazionali.

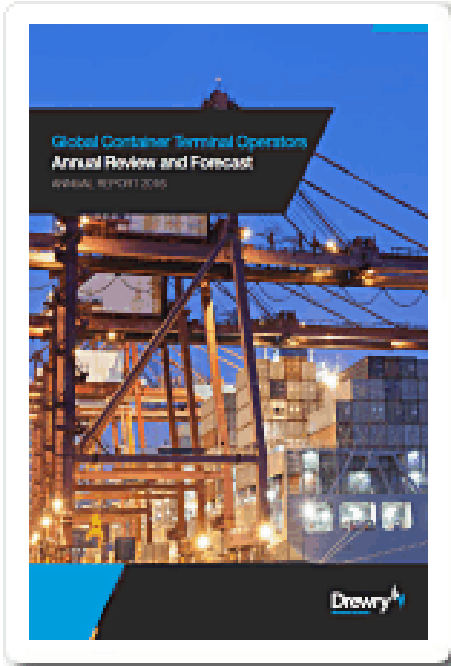
Il numero complessivo dei progetti attivi è calato di quasi la metà sino a 39 oggi rispetto ai 64 risalendo al 2006: un periodo, quello, come osserva la Drewry, di intensa ed apicale crescita della domanda.

"Significativamente, il numero dei progetti sviluppati dalla categoria dei vettori che fanno gli operatori terminalistici è diminuito quasi a zero, dal momento che

i vettori hanno dovuto limitare le spese e sono diventati sempre più a corto di liquidità” aggiunge la Drewry.

I vettori con portafogli terminalistici stanno senza dubbio sottraendosi agli investimenti in nuove costruzioni ma sono molto attivi in termini di fusioni ed acquisizioni nonché di associazioni imprenditoriali.

Alcuni hanno venduto beni patrimoniali per raccogliere liquidità ma altri, segnatamente la China Shipping e la Cosco, hanno acquisito quote di partecipazione nei terminal.



Un'altra tendenza potenzialmente rilevante è costituita dagli operatori terminalistici "stivatori" che stipulano accordi di associazione imprenditoriale con le linee di navigazione.

"L'istituzione delle tre mega-alleanze di linea nel 2017 incrementerà il rischio d'impresa per i terminal gestiti da operatori non affiliati a vettori, specialmente quelli concentrati sul trasbordo, e gli operatori terminalistici stanno cercando di attenuarlo" nota la Drewry.

"Avere una linea di navigazione come azionista può essere visto come un modo per cercare di collegare volumi alleandosi, sebbene la scelta del terminal da parte di un'alleanza non dipenda mai dai desideri di un singolo vettore".

Sia la Hutchison che la PSA hanno recentemente stipulato accordi con importanti vettori in porti chiave.

"La speranza deve essere che le linee di navigazione in questione abbiano una sufficiente influenza nelle proprie alleanze per far sì che il terminal dell'associazione imprenditoriale sia quello utilizzato dall'alleanza" suggerisce la Drewry.

"Nel caso di Singapore, la PSA ha realizzato accordi con i due membri di punta della Ocean Alliance e questo rappresenta chiaramente una sfida a Port Klang, dove l'attuale alleanza O3 effettua molta della propria attività di hub nella regione".

A Rotterdam la storia peraltro secondo il rapporto è più sfumata.

"La Hutchison si trova ad affrontare una sfida alla propria quota di mercato da parte dei due nuovi terminal nel Maasvlakte II e pertanto la stipulazione di un accordo con la Cosco e la Euromax ha chiaramente una logica, specialmente

ora che "Cosco" significa "Cosco-China Shipping": due soggetti al prezzo di uno".

Tuttavia, uno dei due nuovi terminal, il Rotterdam World Gateway della DP World, ha come azionista la CMA CGM – comprendendo adesso la quota della APL nel medesimo terminal – anch'essa membro della Ocean Alliance.

"La dinamica di questa situazione sarà interessante da vedere, perciò" osserva la Drewry.

(da: lloydsloadinglist.com, 13 settembre 2016)

REEFER

HAPAG-LLOYD ORDINA 5.750 NUOVI REEFER

Le disastrose prospettive del mercato che le linee di navigazione containerizzate mondiali devono affrontare non hanno fermato tutti gli investimenti in nuovo equipaggiamento.

La Hapag-Lloyd ha annunciato un'ordinazione di 5.750 contenitori refrigerati "allo stato dell'arte" nel tentativo di rafforzare la propria posizione nel trasporto di merci sensibili alla temperatura.

L'investimento – per un importo che non è stato rivelato – consisterà in 5.000 reefer da 40 piedi e 750 reefer da 20 piedi.



La linea di navigazione afferma che i nuovi contenitori sono equipaggiati con tecnologia "ad atmosfera controllata", che a suo dire consente il trasporto di vari tipi di frutta e verdura per periodi di tempo più lunghi conservando nel contempo una qualità costante.

Le unità dovrebbero essere consegnate il mese prossimo e saranno gradualmente integrate nelle attuali operazioni della linea di navigazione.

I nuovi box reefer saranno di supplemento alla rete reefer della linea di navigazione unitamente alle nuove navi in consegna da 10.500 TEU, ordinate dalla Hapag-Lloyd nello scorso mese di aprile.

Le navi della classe "Valparaiso Express" – ciascuna delle quali caratterizzata da una capacità refrigerata di oltre 2,100 unità – sono attualmente in fase di costruzione in Corea del Sud ed il loro impiego è in programma nei servizi Sudamerica-Europa a partire dalla fine del 2016.

"La Hapag-Lloyd è uno dei maggiori fornitori mondiali nel segmento reefer ed si annovera fra i leader del mercato in Sudamerica" afferma Anthony Firmin, responsabile operativo della Hapag-Lloyd.

“Con i reefer di nuova ordinazione, saremo in grado di continuare ad offrire equipaggiamento allo stato dell’arte ai nostri clienti ottimizzando allo stesso tempo l’efficienza della nostra flotta containerizzata.

“In tal modo, siamo specialmente equipaggiati in modo ottimale per i traffici sudamericani, il che è importante nelle attività di trasporto refrigerato”.

(da: lloydsloadinglist.com, 19 settembre 2016)

IN CALENDARIO

- | | | |
|-----------------------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ▪ 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.