



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiario

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

ANNO XXXIII
Numero del 15 ottobre 2015

NOTIZIE C.I.S.CO.

MARINI AUTOTRASPORTI GRU S.A.S. - UN'ECCELLENZA NEL SETTORE
DEL TRASPORTO SPECIALISTICO Pag. 3

PORTI

I TERMINAL DELLA COSTA ORIENTALE DEGLI STATI UNITI TRAGGONO ANCORA VANTAGGIO
DAI PROBLEMI DI CONGESTIONE SULLA COSTA OCCIDENTALE " 5

TRASPORTO MARITTIMO

GLI ARMATORI HANNO ACQUISITO 421 NAVI PER 30 MILIONI DI TONNELLATE DI PORTATA LORDA
NEL CORSO DEI MESI ESTIVI, PASSANDO AL TONNELLAGGIO DI SECONDA MANO..... " 7

TRASPORTO FERROVIARIO

DB SCHENKER RAIL E SBB CARGO DANNO IMPULSO ALLA TRATTA TRANSALPINA " 10

TRASPORTO INTERMODALE

ARRIVA IN EUROPA IL RAILRUNNER PER OVVIARE ALLA CAPACITÀ INTERMODALE
SOTTO PRESSIONE " 12

INDUSTRIA

NOVE CANTIERI NAVALI CINESI STIPULANO ACCORDI PER LA COSTRUZIONE DI NAVI
ALIMENTATE A GAS NATURALE LIQUIDO " 14

LOGISTICA

LA GEFCO RILEVA LA IJS GLOBAL PER DARE IMPULSO ALLE SPEDIZIONI
ED ALLE RISORSE GLOBALI " 16

LEGISLAZIONE

IL DIESELGATE METTE IN EVIDENZA L'OPPOSIZIONE DI VARI STATI MEMBRI
ALLE LIMITAZIONI DELLE EMISSIONI " 20

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE COLLABORANO IN RELAZIONE AD UN SISTEMA DI TRACCIAMENTO DEL TRASPORTO MARITTIMO DI MERCI PERICOLOSE	Pag. 23
---	---------

STUDI E RICERCHE

VETTORI AVVISATI: NESSUNA ATTENUAZIONE DELL'ECCESSO DI CAPACITÀ NEL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO PER TRE ANNI	" 25
--	------

CONFERENZE E CONVEGNI

L'AMPLIAMENTO DELLE PORTACONTAINER PORTA IN UNA NUOVA ERA GLI ARMATORI E NUOVE SPERANZE PER LE PANAMAX	" 27
--	------

IN CALENDARIO	" 30
----------------------------	------

15 ottobre 2015

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.

MARINI AUTOTRASPORTI GRU S.A.S. - UN'ECCELLENZA NEL SETTORE DEL TRASPORTO SPECIALISTICO

La Marini Autotrasporti, con sede in Sant'Olcese nell'entroterra genovese, opera nel mondo del trasporto su gomma dal 1982 con peculiarità e competenze altamente qualificate.



L'azienda, la cui attività era stata avviata dal fondatore Giovanni Maffolini, è oggi guidata dai figli Roberto e Ilaria che ne hanno curato l'evoluzione portando l'impresa a distinguersi tra le primarie attività del settore.

Qualità e competenza per la

Marini Autotrasporti significano preventivazione e sopralluogo per una puntuale verifica della fattibilità del trasporto entro 48 ore dalla richiesta; garanzia di carico trasporto e scarico, montaggio, allestimento e smontaggio secondo il capitolato concordato col cliente.

Ma anche un parco mezzi dotati di gru di ultima generazione, in grado di assicurare il trasporto di una vastissima tipologia di merci per pesi e dimensioni fino a 150 quintali, grazie ad un team di comprovata esperienza e professionalità.



Duttilità e flessibilità hanno portato la Marini Autotrasporti ad operare in svariati comparti dalla nautica, all'edilizia, all'allestimento di cantieri, fiere e manifestazioni, al trasporto di piattaforme aeree e macchine operatrici, al trasloco industriale seguito in ogni sua singola fase.

Per la recente manifestazione "Container in città", ad esempio, la Marini ha eseguito tutte le operazioni di allestimento - e successivamente di smontaggio - del polo promozionale situato nel cuore di Genova, con soluzioni efficaci per quanto riguarda l'accessibilità e viabilità del centro storico, con puntualità e precisione per garantire e coordinare i lavori con le altre società legate al progetto.

Un'azienda che da oltre 30 anni continua ad investire nella qualità e nell'innovazione e che su questi valori ha costruito il suo successo iniziato dalla Liguria, cresciuto su scala nazionale e affermatosi oggi anche sui mercati internazionali.

PORTI

I TERMINAL DELLA COSTA ORIENTALE DEGLI STATI UNITI TRAGGONO ANCORA VANTAGGIO DAI PROBLEMI DI CONGESTIONE SULLA COSTA OCCIDENTALE

Lo spostamento dei carichi dai porti della costa occidentale del Nord America a quelli della costa orientale continua in vista dell'apertura l'anno prossimo dell'ampliato Canale di Panama.

Secondo la Drewry Maritime Research, ci si può aspettare una ulteriore migrazione delle importazioni asiatiche dai porti della costa occidentale ai terminal sull'Atlantico e le coste del Golfo del Messico nel periodo intercorrente fino all'apertura del Canale di Panama allargato, prevista per il prossimo mese di aprile.

La costruzione di chiuse più grandi sull'idrovia consentirà alle portacontainer sino a 13.000 TEU di transitare nel canale, più che raddoppiando le dimensioni delle navi che possono essere impiegate nei servizi Asia-Costa Orientale degli Stati Uniti e riducendo notevolmente i costi unitari per i vettori.

La ditta di consulenze afferma che i flussi di andata dall'Asia alla costa occidentale nei primi sei mesi dell'anno sono stati inferiori di mezzo punto percentuale rispetto al medesimo periodo del 2014, malgrado la seria congestione presso i terminal della costa occidentale U.S.A. nei primi mesi dell'anno a causa della vertenza relativa al contratto di lavoro fra ILWU (International Longshore and Warehouse Union) e PMA (Pacific Maritime Association).

Allo stesso tempo, i porti della costa orientale hanno conseguito un impressionante crescita del 23,5% da un anno all'altro, traendo vantaggio dal dirottamento dei carichi a causa della vertenza e dall'istituzione di un certo numero di nuovi servizi "opportunisti" sulla costa orientale da parte di linee di navigazione come il vettore israeliano Zim.

Come riferisce la Drewry, a luglio, le importazioni relative alla costa occidentale hanno fatto registrare qualche crescita, sebbene inferiore all'1%, mentre il ritmo di crescita sulla costa orientale è rallentato sino al 14%.

Il consulente aggiunge che riguardo ai risultati di agosto in realtà si è assistito ad una inversione della tendenza alla migrazione, ma la Drewry ha attribuito tale fenomeno ad un contrattempo dei traffici dell'alta stagione che aveva

richiesto tempi di viaggio più rapidi, dando ai principali porti di ingresso statunitensi di Los Angeles e Long Beach "una concorrenza limitata".

I volumi di importazione a Los Angeles sono stati in vantaggio del 3,8% ad agosto rispetto all'anno precedente, mentre il vicino Long Beach ha fatto registrare un incremento del 22,8% dei carichi di importazione nel corso del mese.

Le esportazioni containerizzate complessive dall'Asia al Nordamerica sono



cresciute del 5,4% nella prima metà dell'anno, supportate dal continuo miglioramento dell'economia statunitense e dalla forza del dollaro USA che ha incoraggiato i suoi consumatori a procurarsi prodotti di importo elevato.

Malgrado i tempi di viaggio più lunghi e la richiesta di utilizzare navi panamax più piccole per gli

intradamenti attraverso il canale, i vettori Asia-Nordamerica sono stati incoraggiati dal consistente premio offerto per i servizi della costa orientale, che secondo la Drewry si è attestato in media a circa 1.800 dollari per un 40 piedi nei primi sette mesi dell'anno.

Tuttavia, la Drewry ha sottolineato come la differenza tariffaria si sia intaccata e che per la fine di settembre il divario si era ridotto a circa 1.000 dollari per un 40 piedi.

La Drewry afferma che su base annualizzata i porti della costa occidentale hanno movimentato 275.000 TEU in più di importazioni asiatiche di quanto abbiano fatto tre anni fa, ma che sulla costa opposta le infrastrutture containerizzate hanno usufruito di un prospero incremento dei volumi di 1,2 milioni di TEU.

Le statistiche portuali lo confermano.

Savannah ha fatto registrare un incremento del 16,6% dei container d'importazione fra gennaio ed agosto, mentre le importazioni presso la principale porta d'accesso della costa orientale di New York-New Jersey sono migliorate del 12,7% calcolato da un anno all'altro a luglio.

(da: theloadstar.co.uk, 10 ottobre 2015)

TRASPORTO MARITTIMO

GLI ARMATORI HANNO ACQUISITO 421 NAVI PER 30 MILIONI DI TONNELLATE DI PORTATA LORDA NEL CORSO DEI MESI ESTIVI, PASSANDO AL TONNELLAGGIO DI SECONDA MANO

Gli armatori sono passati al tonnellaggio di seconda mano in modo rilevante nel corso dei mesi estivi.

Secondo i dati compilati dal broker marittimo Intermodal, l'attività di compravendita nel corso dei primi tre trimestri del 2015 e più specificamente nel corso della stagione estiva è stata piuttosto notevole.

"421 navi, per un totale di 30 milioni di tonnellate di portata lorda, sono passate di mano nel periodo fra giugno ed agosto 2015, mentre nello stesso periodo dell'anno scorso erano state vendute 304 navi, per complessivi 17,8 milioni di tonnellate di portata lorda.

L'incremento è significativo ed in genere noi ravvisiamo uno slancio abbastanza buono per quanto attiene il numero di vendite così come un incremento di potenziali vendite al momento" afferma Intermodal.

Secondo John N. Cotzias, broker vendite ed acquisizioni, "cosa altrettanto notevole è che quest'anno è stato dato il via ad una sostenuta attività di demolizioni.

Difatti, nel corso della prima metà del 2015 le numerose vendite finalizzate alla rottamazione sembravano porre le basi per un'annata da record delle demolizioni; tuttavia, i segni di un rallentamento nel corso del terzo trimestre hanno adesso sensibilmente attenuato le aspettative per i dati definitivi dell'anno.

739 navi per 31 milioni di tonnellate di portata lorda sono state demolite nel corso del periodo gennaio-settembre 2015, mentre 594 di tali navi sono state vendute per essere rottamate da gennaio a giugno 2015.

Questo dimostra chiaramente che l'attività ha subito un rallentamento rispetto alla prima metà dell'anno".

Cotzias ha aggiunto che "la sostenuta attività di demolizioni alla quale si è assistito nei primi sei mesi del 2015 è quasi del tutto da attribuire alle navi per

rinfuse secche che in un contesto di tariffe eccezionalmente basse sono state indirizzate alla demolizione in grandi volumi.

Nella prima metà dell'anno, sono state demolite 265 navi per rinfuse secche (oltre 20.000 tonnellate di portata lorda), mentre nell'intero 2014 si possono contare 267 navi (oltre 20.000 tonnellate di portata lorda) vendute per rottamazione.

Il caso delle rinfusiere di 15 anni vendute per essere demolite si è presentato



più spesso sia nel primo che nel secondo trimestre, mentre appena le tariffe hanno iniziato a prendere piede più stabilmente all'inizio della stagione estiva, gli armatori di unità per rinfuse secche di tonnellaggio più vecchio hanno rapidamente preso le distanze dall'opzione della demolizione".

Cotzias prosegue sottolineando che "d'altro canto ed in relazione al volume delle petroliere e navi cisterna che sono state demolite finora nel 2015, notiamo come il fenomeno sia stato minimo.

Nel corso della prima metà dell'anno sono state demolite 68 petroliere e cisterne, mentre nel terzo trimestre le unità demolite sono state solo 10.

Le tariffe giornaliere in forte espansione quest'anno nel settore hanno assicurato – dopo un prolungato periodo di grande instabilità e deludenti prestazioni – agli armatori di questo tipo di navi una rinnovata speranza, mentre anche i prezzi più bassi delle demolizioni hanno dissuaso gli armatori di petroliere e navi cisterna più vecchie della loro età prevista di demolizione dal trattenerle in servizio ancora un po' di tempo.

L'anno scorso, complessivamente 669 cisterne e petroliere, per un totale di 9,9 milioni di tonnellate di portata lorda, sono state inviate alla demolizione, mentre quest'anno nel periodo gennaio-settembre si contano 314 cisterne e petroliere per circa 2,57 milioni di tonnellate di portata lorda".

Cotzias afferma che "i prezzi medi di demolizione offerti oggi sono di circa 300-320 dollari/tonnellata, mentre l'anno scorso essi spaziavano fra i 400 ed i 420 dollari/tonnellata.

Nel caso di una superpetroliera di circa 37.000 tonnellate di peso reale, i prezzi odierni si traducono in 3-4 milioni di dollari in meno per nave venduta.

Aggiungendo a questo il fatto che le tariffe per le superpetroliere sono aumentate sino ad oltre 100.000 dollari al giorno nel corso delle ultime tre settimane, al momento attuale non vi è assolutamente spazio per parlare di demolizioni.

Se le tariffe di nolo dovessero restare più o meno o prossime all'attuale livello, avrebbe senso per tutte e 21 le superpetroliere costruite fra il 1995 ed il 1996, che hanno raggiunto o stanno per raggiungere il loro 20° anno di età ottenere un'estensione di 5 anni.

La sensazione generale resta di ottimismo per il settore, mentre, poiché ci si aspetta che la produzione di petrolio greggio saudita rimanga ad un livello ben al di sopra dei 10 milioni di barili al giorno e la stagione invernale si avvicina, le argomentazioni circa la stabilità della domanda e la trascurabilità delle demolizioni nei prossimi mesi restano parecchie" conclude Cotzias.

(da: hellenicshippingnews.com, 8 ottobre 2015)

TRASPORTO FERROVIARIO

DB SCHENKER RAIL E SBB CARGO DANNO IMPULSO ALLA TRATTA TRANSALPINA

La DB Schenker Rail ha affidato alla SBB Cargo l'incarico di effettuare operazioni di trasporto al fine di instradare treni merci internazionali attraverso la Svizzera per altri cinque anni fino al 2020.

I volumi relativi al suddetto contratto si attestano ad approssimativamente 8.000 treni merci all'anno sulle principali direttrici di transito della Svizzera attraverso le linee del Gottardo e del Lötschberg.

I trasporti transalpini sono di fondamentale importanza e questa estensione del



contratto assicura alla DB Schenker Rail un significativo vantaggio concorrenziale nel periodo che va sino all'apertura del nuovo tunnel di base del Gottardo nel 2016.

Ogni settimana, complessivamente qualcosa come 250 treni della DB Schenker Rail utilizzano le sezioni svizzere dei corridoi nord-sud dell'Europa

centrale.

Le operazioni di alcuni treni vengono effettuate dalla filiale locale di proprietà della società, la DB Schenker Rail Schweiz.

Commentando in occasione della firma del contratto all'entrata settentrionale del tunnel del Gottardo, Markus Hunkel, membro del consiglio di amministrazione del settore produzione della DB Schenker Rail, ha dichiarato: "Siamo felici di questa estensione della nostra partecipazione con la SBB Cargo sulle linee del Gottardo e del Lötschberg.

La nostra cooperazione è cominciata all'inizio del 2014 e la sua continuazione darà impulso alla salda posizione di entrambi i partner nei servizi transalpini".

Nicolas Perrin, amministratore delegato della SBB Cargo, afferma: "Mediante l'estensione di questo contratto per ulteriori cinque anni, la DB Schenker Rail proseguirà nel proprio partenariato con la SBB Cargo che assicurerà collegamenti di transito attraverso le Alpi svizzere dopo l'apertura del nuovo tunnel di base del Gottardo.

Il nostro portafoglio di servizi ci ha fatto conquistare nuovi clienti ed abbiamo dimostrato che possiamo continuare ad essere competitivi: è un segno importante".

Non solo in effetti la SBB Cargo e la DB Schenker Rail effettuano operazioni di traffici di transito assieme, ma collaborano altresì in un'ampia gamma di altri campi.

Ad esempio, le due società hanno istituito servizi di trasporto transfrontalieri di importazione/esportazione negli ultimi anni e nel 2015 hanno inaugurato collegamenti più rapidi (in entrambe le direzioni) fra centri industriali in Germania ed in Svizzera.

Adesso, i beni di consumo pallettizzati possono essere trasportati da Amburgo ad ogni angolo della Svizzera nel giro di 48 ore.

(da: transportjournal.com/deutschebahn.com, September 29th 2015)

TRASPORTO INTERMODALE

ARRIVA IN EUROPA IL RAILRUNNER PER OVVIARE ALLA CAPACITÀ INTERMODALE SOTTO PRESSIONE

Secondo l'esperto dirigente del settore del trasporto merci ferroviario Gerhard Oswald, senza una rivoluzione nella tecnologia intermodale l'Europa esaurirà lo spazio destinato alla capacità terminalistica terrestre.

Parlando in occasione dell'evento *Container Trade Europe*, svoltosi ad Amburgo a metà settembre, Oswald, fondatore della ditta sviluppatrice di sistemi intermodali Gomultimodal, ha dichiarato che la recente e prevista crescita dei volumi containerizzati negli scali marittimi del Nord Europa sta esercitando una pressione sempre maggiore sulle infrastrutture ferroviarie interne del continente.

Nel mercato della Germania meridionale, la ferrovia rappresenta oltre il 50% dei traffici da e per i porti marittimi tedeschi.

"Il fatto è che c'è davvero poco spazio in Germania meridionale per sviluppare terminali terrestri, cosa che spiega perché dobbiamo cercare nuove soluzioni" afferma Oswald.

Anche se il trasporto ferroviario relativo al porto di Amburgo, che resta il maggiore porto ferroviario d'Europa – complessivamente, le merci trasportate via rotaia in entrata ed in uscita da Amburgo equivalgono grosso modo a quelle di Bremerhaven, Rotterdam ed Anversa messi assieme – è aumentato gradualmente nel corso degli ultimi anni, è probabile che la crescita ulteriore venga acquisita dalla strada.

L'analisi di Oswald inerente ai traffici fra la regione assai industrializzata della Renania del Nord-Vestfalia e le porte d'accesso marittime della Germania ha mostrato come in relazione ai traffici complessivi di circa 450.000 TEU nel 2011, qualcosa come 250.000 TEU siano stati trasportati da camion, mentre la ferrovia ha rappresentato circa 160.000 TEU.

Si prevede che per il 2030 i traffici fra la Renania del Nord-Vestfalia e le porte d'accesso marittime della Germania raggiungano i 750.000 TEU, rispetto ai quali la quota dell'autotrasporto sarà cresciuta sino a 450.000 TEU, mentre quella della ferrovia supererà di poco i 200.000 TEU.

È probabile che questo presupponga un incremento potenziale di quella sorta di paralizzante congestione vista attorno al porto di Amburgo negli ultimi anni e che ciò abbia stimolato alcuni dei principali caricatori ad iniziare a cercare innovative soluzioni modali combinate.

“Abbiamo bisogno di una maggiore collaborazione fra strada e rotaia” afferma Oswald, mettendo in evidenza la concezione RailRunner, sviluppato inizialmente in Nord America, con la quale si cerca di fare a meno dei tradizionali carri ferroviari.

Oswald sta sviluppando un progetto pilota RailRunner, il cui lancio verosimilmente avverrà alla fine del 2017, con la partecipazione di una “impresa del settore auto della Germania meridionale ed un grosso produttore di bevande del Nord Europa”.

Il sistema bimodale dispone di un carrello ferroviario di progettazione speciale che comprende “sospensioni pneumatiche, assali articolati, smorzamento idraulico simile a quello utilizzato nell’autotrasporto, freni a disco, vani di passaggio delle forche ed una rampa integrata al carrello, così come di un sistema di blocco e fissaggio per un veloce assemblaggio del treno con salita e discesa in autonomia dei mezzi”.



Di fatto, i carrelli ferroviari collegano due semirimorchi stradali e li sollevano da terra in modo che possano viaggiare su rotaia.

L’assenza dei carri ferroviari significa che si possono trasportare 48 container da 40 piedi su treni lunghi 700 metri anziché 40 contenitori sui carri.

Il video dimostrativo del sistema si può vedere sul sito internet <https://www.youtube.com/watch?v=XUqi4lQKmF8>.

Il sistema inoltre riduce notevolmente le dimensioni territoriali richieste per i terminal e non c’è bisogno di attrezzature di movimentazione carichi dedicate come le gru impilatrici o quelle a cavaliere.

“Un terminal con quattro binati da 750 metri e spazio per i camion costerebbe grosso modo 50 milioni di euro, vale a dire il 20% circa di quello che ci vuole per un terminal intermodale tradizionale” aggiunge Oswald.

(da: *theloadstar.co.uk*, 30 settembre 2015)

INDUSTRIA

NOVE CANTIERI NAVALI CINESI STIPULANO ACCORDI PER LA COSTRUZIONE DI NAVI ALIMENTATE A GAS NATURALE LIQUIDO

La China LNG ha siglato accordi di cooperazione strategica con nove cantieri navali in Cina in ordine al finanziamento, alla produzione ed all'aggiornamento di navi alimentate a gas naturale liquido, oltre alla realizzazione di centrali per gas naturale liquido e bunker "diesel pulito" nel paese.

Attraverso le proprie filiali CLNG Finance, la China LNG ha concordato di fornire servizi di leasing finanziario alle ditte Jiangsu Dajin Heavy Industries Co, Jiangsu An Shun Shipbuilding Co, Jiangsu Jiangbei Ship Industry Co, Jiangsu Qinfeng Shipbuilding Co, Pizhou City Dongfang Ship Repairing and Building Co, Pizhou City Suhang Shipping Co, Jiangsu Hehai Shipping Co, Wuhu Hongri Shipping Co and Honghua Marine Oil and Gas Equipment (Jiangsu) Co.

Complessivamente, i finanziamenti ammontano a 4,8 miliardi di renminbi (754,19 milioni di dollari USA).

Le infrastrutture sono destinate ad essere utilizzate per la costruzione di navi a gas naturale liquido o la conversione di navi diesel ad una alimentazione con gas naturale liquido.

Le suddette imprese si sono impegnate a costruire navi a gas naturale liquido ad un prezzo concorrenziale e secondo una programmazione efficiente dei tempi di consegna.

I partner hanno anche concordato di unirsi alla China LNG al fine di effettuare investimenti nelle centrali di bunkeraggio a gas naturale liquido nei porti lungo la costa in cui ciascuna società opera.

La China LNG fornirà la propria assistenza in ordine alla pianificazione ed ai permessi e sarà il partner preferito della fornitura di carburante alle infrastrutture in questione.

Tutte le parti avranno altresì accesso ad un ulteriore finanziamento per il leasing delle navi a gas naturale liquido a tassi favorevoli.

Esse si sono inoltre impegnate più in genere a promuovere il gas naturale liquido quale fonte energetica pulita ed a raccomandare la China LNG ai propri clienti.

Gli accordi non sono vincolanti e saranno in vigore per due-tre anni, mentre per singoli progetti occorreranno ulteriori specifici accordi.

Si legge in una dichiarazione della China LNG: "Il gruppo è impegnato a promuovere l'applicazione del gas naturale liquido – mediante il coinvolgimento nelle attività di leasing finanziario per i veicoli, le navi e le attrezzature a gas naturale liquido, nonché l'investimento in progetti di raffinazione e distribuzione dei prodotti di gas naturale – allo scopo di alleviare il problema dell'inquinamento in Cina".



L'iniziativa segna una grande espansione delle attività finanziarie della China LNG, che in precedenza si concentrava sul mercato nazionale relativo ai veicoli pesanti alimentati a gas naturale liquido.

Nel contesto di un'altra importante iniziativa nell'ambito del mercato della navi a gas naturale liquido, la società ha annunciato un accordo congiunto con la Maifutong International Finance Leasing per l'assegnazione di 457,2 milioni di renminbi (71,79 milioni di dollari USA) allo scopo di costruire 200 navi alimentate a gas naturale liquido per la LNG Power Shipping Co, che trasporta materiali edilizi e rifiuti sulle idrovie interne di Shanghai.

Le navi saranno costruite dalla Hongua Offshore.

(da: motorship.com, 28 settembre 2015)

LOGISTICA

LA GEFCO RILEVA LA IJS GLOBAL PER DARE IMPULSO ALLE SPEDIZIONI ED ALLE RISORSE GLOBALI

La Gefco, specialista franco-russa in logistica industriale e per il settore automobilistico, ha siglato un accordo finalizzato ad acquisire la IJS Global, spedizioniere di merci internazionale con sede ad Amsterdam, dal fondo azionario provato Nimbus per un importo che non è stato rivelato, nel contesto di un'iniziativa intesa ad accelerare la propria diversificazione logistica ed ampliare le proprie risorse internazionali.

La Gefco, che già era uno dei primi 10 gruppi logistici europei, afferma che l'accordo le consentirebbe di diventare "un importante operatore d'oltremare" e di servire meglio i propri clienti industriali internazionali in Cina, negli Stati Uniti e nel Sud-Est asiatico, così come di estendere la propria rete europea per mezzo di una maggiore presenza nel Regno Unito, nei Paesi Bassi ed in Germania, nonché di ottenere un punto di appoggio nel mercato australiano.

La IJS Global, costituita nel 2004, attualmente dispone di circa 500 dipendenti, effettua operazioni in 16 paesi e ha generato un fatturato di 160 milioni di euro nel 2014, con un impatto operativo in 16 paesi e con "centri di competenze" nel Regno Unito, nei Paesi Bassi, in Australia, in Cina e nel Sud-Est asiatico, così come negli Stati Uniti.



Essa opera nell'ambito di vari settori di attività fra cui l'industria farmaceutica, gli aiuti umanitari, lo high-tech, il petrolio ed il gas, l'aerospaziale e la moda.

La Gefco, che descrive se stessa come "un soggetto globale della logistica per i produttori e l'impresa leader in Europa per la logistica automobilistica" è stata costituita nel 1949 come partecipata del produttore francese di automobili Peugeot, con la denominazione di "Les Groupages Express de Franche-Comté", allo scopo di fornire servizi espressi di groupage mediante autotrasporti.

La ditta si è poi allargata al trasporto merci aereo e marittimo negli anni '70, ampliando gradualmente le proprie risorse logistiche, e si è espansa a livello internazionale sin dalla fine degli anni '90 in vari mercati in Europa, America Latina, Africa, Medio Oriente ed Asia.

Per quanto la Gefco abbia diversificato la propria clientela al di là della sua società-madre e del settore automobilistico in generale, quando il produttore francese di auto PSA Peugeot-Citroën vendette il 75% della propria partecipata logistica alla fine del 2012 alla JSC Russian Railways (RZD) per 800 milioni di euro, venne stimato che il 60% circa delle attività della Gefco fossero correlate al gruppo PSA Peugeot-Citroën medesimo.

La Gefco afferma che la natura complementare delle attività della IJS e della Gefco – in termini di competenze, reti geografiche e portafogli clienti – dovrebbe produrre “una più ampia gamma di servizi logistici globali dedicati all’ottimizzazione di filiere distributive complesse”, che creerebbero valore per tutti gli interessati, vale a dire clienti, soci, fornitori e dipendenti, contribuendo a mettere la società nella posizione di “partner preferito dei produttori internazionali nella loro ricerca di crescita e produttività”.

Una volta completata l’acquisizione, tutte quante le attività di spedizione di merci (“Oltremare”) della Gefco saranno gestite da Sjoerd Van Loon, attuale amministratore delegato della IJS Global.

Luc Nadal, presidente del consiglio di amministrazione della Gefco, commenta al riguardo: “L’acquisizione della IJS Global è del tutto in linea con la nostra strategia di sviluppo.

Questa operazione consentirà alla Gefco di migliorare la propria posizione quale partner preferito delle imprese industriali internazionali”.

Aggiunge la Gefco: “La rete della IJS Global integra notevolmente quella del gruppo Gefco che comprende quaranta filiali.



Questa acquisizione in particolare consentirà alla Gefco di sviluppare la propria presenza nelle due principali zone di spedizione merci del mondo: la Cina ed il Sud-Est asiatico da un lato e gli Stati Uniti dall’altro”.

La Gefco afferma che, al di là della propria copertura geografica, l’acquisizione dovrebbe altresì migliorare i servizi di logistica e trasporti del gruppo “con il

contributo delle competenze della IJS Global nelle spedizioni di trasporto aereo intercontinentale e di trasporto merci marittimo.

Spaziando dal trasporto multimodale al magazzinaggio, alle dogane ed alla rappresentanza fiscale, nonché alla gestione del coordinamento integrato di filiere distributive sempre più complesse, la combinazione delle competenze delle due società ampliarà la gamma delle soluzioni logistiche offerte ai clienti internazionali”.

È stato poi detto che il portafoglio clienti della IJS Global amplirebbe inoltre la clientela della Gefco “ed accelererebbe la sua diversificazione, restando nel contempo concentrata sulle proprie attività logistiche primarie per i produttori”.

Aggiunge il gruppo: “Questa operazione è pertanto del tutto allineata con la strategia di crescita all’esterno della Gefco; oltre allo sviluppo internazionale ed alla diversificazione a livello geografico così come di settore, questa strategia è finalizzata alla realizzazione delle condizioni per una crescita ambiziosa entro il 2020 e rafforza la propria posizione quale soggetto logistico globale”.

Aggiunge Nadal: “La suddetta operazione consentirà alla Gefco di migliorare la propria posizione quale partner preferito delle imprese industriali internazionali.

La nostra missione è quella di apportare valore alle filiere distributive dei nostri clienti, consentendo loro nel contempo di conseguire una maggiore crescita e competitività”.

Sjoerd Van Loon, amministratore delegato della IJS Global, commenta: “Siamo contenti di unirci al gruppo Gefco, un leader globale della logistica ad alto valore aggiunto.

Le reti di entrambe le società sono complementari e contribuiranno in modo significativo alla nostra offerta di servizio in tutti i principali mercati del mondo.

Stiamo guardando avanti per combinare le conoscenze e l’esperienza del nostro personale al fine di aiutarci a crescere”.

Van Loon afferma che il rafforzamento delle competenze logistiche e di settore del gruppo combinato, unitamente alla scala globale del gruppo Gefco, rappresentano opportunità di condividere le migliori pratiche e lo sviluppo professionale del personale sia della IJS Global che della Gefco.

Conclude Nadal: “Disponiamo di tutti gli strumenti per diventare un importante operatore oltremare per tutti i nostri clienti industriali internazionali.

Confido che il nostro personale – sia della IJS che della Gefco – possa dimostrare quanto sia esperto e professionale nell’ascoltare le esigenze dei nostri clienti e soddisfare le loro necessità”.

La Gefco, presente in 150 paesi, è uno dei 10 maggiori gruppi logistici d'Europa con un fatturato di 4,1 miliardi di euro nel 2014 attraverso i suoi 11.500 dipendenti.

La società, con oltre 350 centri di attività localizzati in tutto il mondo, svolge le proprie operazioni in Asia centrale, Europa centrale ed orientale, Medio Oriente, Asia orientale e Sudamerica.

(da: lloydsloadinglist.com, 24 settembre 2015)

LEGISLAZIONE

IL DIESELGATE METTE IN EVIDENZA L'OPPOSIZIONE DI VARI STATI MEMBRI ALLE LIMITAZIONI DELLE EMISSIONI

Germania, Austria, Spagna, Italia e la maggior parte degli stati membri dell'Europa orientale sono riluttanti ad adottare regole più rigorose allo scopo di limitare le emissioni derivanti dai veicoli diesel, malgrado l'annacquamento delle proposte della Commissione Europea.

Bruxelles ha chiesto alle capitali europee di inviare una risposta scritta entro il 16 ottobre.

Lo scandalo delle emissioni della Volkswagen, svelato dalle autorità degli Stati Uniti, ha provocato un'ondata di indignazione, sollevando serie preoccupazioni in ordine ai meccanismi di controllo nel settore industriale in questione.

Peraltro, la maggior parte dei paesi dell'Unione Europea sono contrari ad accelerare l'adozione dei nuovi limiti per le emissioni esauste dei diesel.

La Commissione Europea considera la sua proposta "coraggiosa e realistica", affermando che essa tiene conto dell'impatto delle nuove soglie sul settore e sui proprietari di veicoli vecchi.

Tuttavia, come ammettono vari funzionari, alcuni governi nazionali troveranno "difficile" accettare la proposta.

I paesi che hanno un importante settore automobilistico si oppongono alle nuove regole.

Il gruppo di tale paesi comprende Germania, Austria, Spagna, Italia e quelli dell'est, fatta eccezione per la Polonia.

La Francia non si è unita alle critiche, mentre anche gli stati nordici ed i Paesi Bassi supportano la Commissione.

Secondo la proposta dell'organo esecutivo dell'Unione Europea, i produttori di automobili dovranno cominciare a misurare il livello dei NOx (ossidi di azoto) sulle strade in parallelo a test di laboratorio, che erano stati falsati dai tecnici della Volkswagen.

Ai sensi di tali test, il limite sarà fissato a 80 mg/km.

Tuttavia, gli scienziati stimano che il livello delle emissioni possa incrementarsi del 400% quando un veicolo viene testato su strada.

Questi test diventeranno obbligatori per tutti i nuovi veicoli da settembre 2017.

Peraltro, contrariamente alla proposta iniziale fatta nel 2012, la Commissione ora ha in programma di garantire un margine del 60% superiore agli 80 mg/km in relazione ad un periodo di due anni (fino a settembre 2019) allo scopo di agevolare l'implementazione delle nuove regole



Ciò perché l'organo esecutivo ritiene che un

veicolo su dieci non riuscirà a superare il test e perciò non sarà in grado di circolare ai sensi della nuova normativa.

La Commissione insiste nel dire che la sua nuova proposta non ha "alcuna relazione" con il Dieseldate, dal momento che la nuova serie di limitazioni era stata approntata prima che scoppiasse lo scandalo.

Tuttavia, i funzionari dell'Unione Europea ammettono che i nuovi limiti sono stati proposti dopo le rivelazioni in ordine alla suddetta frode.

Ma gli stati membri non vogliono che l'esecutivo si fermi qui.

Il gruppo degli stati critici vorrebbe estendere il periodo transitorio ed ottenere un margine addizionale sino al 330%.

Poiché alcuni governi nazionali non si sono fatti sentire al riguardo, la Commissione ha richiesto la comunicazione scritta della propria posizione da parte delle capitali europee entro il 16 ottobre.

L'esecutivo dell'Unione Europea si sta battendo per conseguire il supporto fra gli scettici al fine di raggiungere una maggioranza qualificata in seno al Comitato Tecnico per i Veicoli a Motore, costituito da esperti nazionali.

Tuttavia, l'esecutivo non vorrebbe continuare le discussioni nella prossima riunione, che si dovrebbe svolgere alla fine di ottobre, e sembra pronto ad imporre una votazione.

Se non dovesse esserci abbastanza supporto, il dossier abbandonerebbe l'oscuro procedimento del comitato per essere discusso dai ministri nazionali nel Consiglio.

Secondo i funzionari dell'Unione Europea, questo contribuirà a rivelare le posizioni degli stati membri ed a rendere più trasparente il dibattito.

(da: euractiv.com, 9 ottobre 2015)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LINEE DI NAVIGAZIONE CONTAINERIZZATE COLLABORANO IN RELAZIONE AD UN SISTEMA DI TRACCIAMENTO DEL TRASPORTO MARITTIMO DI MERCI PERICOLOSE

La linea di navigazione containerizzata tedesca Hapag-Lloyd ed il gigante marittimo danese Maersk Line si sono accordati ai fini di una collaborazione per migliorare la sicurezza delle merci pericolose trasportate dalle compagnie di navigazione, in seguito ad una riunione svoltasi alla fine di settembre ad Amburgo, nel corso della quale la Maersk Line ha mostrato interesse per l'implementazione nell'ambito delle procedure delle proprie attività di un sistema di tracciamento del trasporto merci simile al programma di sorveglianza della Hapag-Lloyd.

Le merci pericolose che vengono dichiarate in modo approssimativo, in modo non corretto o non vengono dichiarate del tutto dispongono del potenziale per costituire un grosso rischio per gli equipaggi, le navi, l'ambiente ed altri carichi a bordo.

Il programma di sorveglianza, unitamente al FIS (Freight Information System) della Hapag-Lloyd, esamina continuamente i dati relativi al carico al fine di identificare qualsiasi evidenza ed è caratterizzato da un database di oltre 6.000 parole chiave che vengono costantemente aggiunte e perfezionate.

Soren Toft, responsabile operativo della Maersk Line, afferma: "Mediante l'implementazione di un sistema simile a quello del programma di sorveglianza della Hapag-Lloyd, saremo in grado di incrementare la sicurezza a bordo delle nostre 600 navi e dei terminal in cui facciamo scalo.



Inoltre, miglioreremo il nostro profilo di rischio ed allo stesso tempo staremo inviando un forte messaggio ai caricatori che mettono la sicurezza a rischio".

La Hapag-Lloyd afferma di avere scoperto l'anno scorso 2.620 casi di merci pericolose dichiarate in modo errato per le quali è stata impedita la spedizione.

Gli esperti della Hapag-Lloyds in materia di merci pericolose hanno indagato su 162.000 casi sospetti che sono stati registrati utilizzando un software per la sorveglianza di nuovo sviluppo.

Anthony J. Firmin, responsabile operativo della Hapag-Lloyd, commenta: "L'esperienza, le competenze e le procedure di sicurezza sono fondamentali per un trasporto sicuro delle merci pericolose.

Siamo molto contenti di essere stati contattati da altre linee di navigazione che volevano saperne di più circa il nostro programma di sorveglianza.

La collaborazione con la Maersk Line è un passo avanti assai importante ai fini dell'incremento dell'incolumità personale e della sicurezza del nostro intero settore".

Oltre all'ovvio rischio di gravi incidenti, il trasporto di merci non dichiarate e vietate è sempre stato un problema per le linee di navigazione, spesso comportando accuse nei loro confronti o seri ritardi nelle more della vertenza, com'è dimostrato dalla recente vicenda della *Höegh Autoliners*.

(da: handyshippingguide.com, 2 ottobre 2015)

STUDI E RICERCHE

VETTORI AVVISATI: NESSUNA ATTENUAZIONE DELL'ECCESSO DI CAPACITÀ NEL TRASPORTO MARITTIMO CONTAINERIZZATO PER TRE ANNI

È probabile che ogni speranza di una fine della crisi di eccesso di capacità che attanaglia il trasporto marittimo containerizzato venga delusa... per almeno tre anni.

Secondo l'analisi della Drewry Maritime Research pubblicata l'8 ottobre, "il rallentamento dei traffici globali e un registro delle ordinazioni rigonfio di grande capacità navale stanno a significare che il trasporto marittimo containerizzato è pronto per altri tre anni di capacità in eccesso e di guai finanziari".

I fiacchi volumi dei traffici negli ultimi mesi hanno costretto la Drewry a riconsiderare le proprie previsioni di crescita per l'annata in corso ed il consulente ha quasi dimezzato le sue stime sino ad appena il 2,2% di crescita globale nei traffici containerizzati quest'anno.

Inoltre, ha rivisto verso il basso quelle relative al 2016 ed al 2017.

Più di 1,5 milioni di TEU di capacità dovrebbero essere consegnati nel corso di quest'anno, cifra che rappresenta una crescita del 7,7%, mentre ulteriori 1,3 milioni di TEU lo saranno nel 2016, inasprendo uno squilibrio fra domanda ed offerta che si appresta a raggiungere il punto più basso di sempre.



La Drewry afferma che l'Indice Globale Offerta/Domanda, che misura il relativo equilibrio fra capacità navale e domanda di carichi (in cui 100 equivale all'equilibrio), è diminuito sino a 91 nel 2015 – "il suo livello più basso dall'annata 2009 devastata dalla recessione" – e ha previsto che esso sarebbe calato ulteriormente l'anno successivo.

"L'Indice Globale Offerta/Domanda diminuirà al proprio livello più basso mai registrato nel giro dei prossimi anni, indicando che lo sbalzo di capacità in eccesso sarà ancora più grande di quello sperimentato nel 2009" dichiara il consulente.

I risultati si trovano nel proprio rapporto trimestrale *Container Forecaster* ed il suo autore Neil Dekker afferma: "Il settore del trasporto marittimo di contenitori è nel mezzo di una crisi di eccesso di capacità che peggiorerà l'anno prossimo.

Come i vettori e gli armatori di navi da carico affronteranno la situazione di eccesso di capacità influenzerà la durata della crisi.

Le linee di navigazione avranno bisogno di fermare una parte molto più grande della flotta di quanto non fossero preparati a fare fino adesso.

Altrimenti, a meno di una inattesa ripresa dei volumi di traffico, il trasporto marittimo di contenitori si prepara a diversi anni di eccesso di capacità ed a crescenti perdite finanziarie".

L'unica cosa che finora ha salvato molti vettori dal dover riportare pesanti perdite è stato il forte calo dei costi del bunker.

"Essi non possono continuare a fare affidamento su questo inaspettato dono per conservare la capacità di profitto" aggiunge Dekker.

(da: theloadstar.co.uk, 8 ottobre 2015)

CONFERENZE E CONVEGNI

L'AMPLIAMENTO DELLE PORTACONTAINER PORTA IN UNA NUOVA ERA GLI ARMATORI E NUOVE SPERANZE PER LE PANAMAX

La seconda portacontainer panamax ad essere stata sottoposta ad una innovativa conversione di "ampliamento" è pronta a tornare in acqua il mese prossimo e si prevede che molte altre navi di questo tipo ne seguiranno l'esempio.

Nel corso della conferenza *Container Trade Europe* organizzata dallo JOC ad Amburgo alla fine di settembre, Lutz Weber, direttore finanziario dell'armatore non operativo tedesco Reederei NSB, ha dichiarato di ritenere che la domanda di tali lavori potrebbe essere nell'ordine delle 25-30 navi "a seconda della compagnia di navigazione.

"La concezione dell'ampliamento fa aumentare il valore economico della nave perché la mette in condizione di servire altri traffici, sebbene – detto ciò – l'ampliamento abbia senso per le navi per le quali si prevedano ancora almeno più di 10 anni di carriera" afferma.

La *MSC Geneva*, prima nave ad essere sottoposta a tale processo, è stata



nuovamente varata all'inizio di luglio, con una capacità aumentata del 30% da 4.800 a 6.300 TEU.

Secondo i dati di *vesselsvalue.com*, una volta ultimato il progetto da 10 milioni di dollari, il valore di mercato della nave è aumentato da 18 a 35 milioni di dollari.

La Reederei NSB ha altre due navi per le quali è in corso una simile conversione presso i cantieri navali cinesi Huarun Dadong, la *MSC Carouge* di 4.800 TEU e la *Buxhai* di 4.860 TEU.

È probabile che l'ampliamento delle navi costituisca una delle ultime opportunità per un'intera classe di portacontainer, la panamax, che ci si

aspetta debba scomparire dai traffici containerizzati nel giro di pochi anni una volta ultimato il progetto di espansione del Canale di Panama.

Jan Tiedermann, esperto della Alphaliner, ha detto che è improbabile che molte centinaia di navi panamax attualmente operative possano trovare impiego in futuro.

“Il 2010 è stato l’anno in cui è stata consegnata l’ultima nave panamax e, come classe di navi, non svolgerà un ruolo importante in futuro, per quanto il valore delle navi possa persistere per importi leggermente maggiori rispetto al loro valore di rottamazione se qualche investitore dovesse ravvisarne un vantaggio” dichiara Tiedermann.

È anche probabile che le inefficienze tecniche delle navi panamax vengano inoltre evidenziate dalla tendenza verso navi con “baglio maggiore” aggiunge Weber.

“Le navi panamax trasportano un sacco di acque di zavorra perché sono di costruzione molto stretta per poter passare nell’attuale canale e quindi hanno bisogno di stabilità in più.

Alle navi più ampie occorrono meno acque di zavorra, il che significa consumare meno carburante.

Non sono sicuro che le navi panamax scompariranno, potrebbe esserci qualche filiera logistica specializzata che alcune navi continueranno a servire”.

Il progetto di ampliamento delle navi fa parte di una strategia di ristrutturazione aziendale che la NSB ha avviato in risposta alla crisi dei KG diffusasi presso le comunità armatoriali e finanziarie tedesche sulla scia del tracollo finanziario e della conseguente recessione nel settore del trasporto marittimo.

Un gran numero di compagnie di navigazione con unica nave finanziate dal sistema KG, che notoriamente spesso usava i fondi pensione dei dentisti del paese, sono finite in amministrazione controllata dal momento che la domanda di trasporto marittimo containerizzato è diminuita del 10% nel corso di un solo anno e le navi sono state restituite ai noleggiatori.

Essendo stato impossibile trovare un loro ulteriore impiego, le navi sono state vendute in quanto beni in passività e la crisi ha posto in essere una minaccia esistenziale alla posizione della Germania nell’ambito del trasporto marittimo containerizzato.

“C’era una certa opinione diffusa secondo la quale noi tedeschi non fossimo noti per la trasparenza ai sensi del sistema KG e che l’unico modo per ovviarvi fosse quello di diventare estremamente trasparenti” ha detto Weber,

aggiungendo che questo voleva altresì significare che la società dovesse cominciare ad investire alcuni dei propri fondi in navi.

Stiamo predisponendo un bilancio aziendale perché non ci si può più limitare a speculare con il denaro di altra gente: bisogna saper rischiare” afferma Weber.

La Reederei NSB ha inoltre avviato un dettagliato sistema di monitoraggio dei consumi di carburante in relazione alla propria flotta di 65 navi, che le ha consentito di rifiutare i reclami da parte di uno dei suoi maggiori clienti secondo cui esse stavano consumando carburante inutilmente.

“Un paio d’anni fa, la MSC aveva qualche dubbio circa il consumo di carburante delle navi che noleggiava ed aveva inviato fatture agli armatori di Amburgo affermando di stare pagando in eccesso il bunker.

Ma, a causa del sistema di monitoraggio, siamo stati in grado di far ritirare il reclamo.

Può sembrare alquanto strano, ma mentre i fornitori di logistica da decenni effettuano il monitoraggio del consumo di carburante, per le navi si tratta di una novità” sostiene Weber.

(da: theloadstar.co.uk, 1° ottobre 2015)

IN CALENDARIO

13-15 Oct	TPM Asia Conference Shenzhen, China
13-15 Oct	TOC Americas Panama City, Panama
14-16 Oct	8th International Conference on Maritime Law Dalian, China
16-21 Oct	PIANC-COPEDEC IX 2016 Rio de Janeiro, Brazil
19-22 Oct	Dredging 2015 Savannah, Georgia, U.S.A
19-23 Oct	Course on Safety Management in the Port Singapore
19-30 Oct	Strategic Port Pricing & Commercial Billings Management London, U.K.
20-21 Oct	Harbours 360 Conference - New Horizons for European Ports Antwerp, Belgium
21-22 Oct	5th Port Development & Connectivity Asia Singapore
22-23 Oct	IADC Conference Hong Kong, China
25-28 Oct	Breakbulk Middle East Conference & Exhibition Abu Dhabi, U.A.E.
26-28 Oct	6th Global Free Trade & Special Economic Zones Summit Dubai, UAE
26-29 Oct	5th WCO Technology & Innovation Forum Rotterdam, the Netherlands
26-30 Oct	Seminar on Dredging and Reclamation (Indonesia) Jakarta, Indonesia
27-29 Oct	Global Trade Development Week Dubai, U.A.E.
29-30 Oct	13th Intermodal Africa 2015 Lusaka, Zambia
2-3 Nov	Terminal Automation London, UK

2-4 Nov	AAPA Annual Convention Miami, FL, U.S.A.
4 Nov	Container Terminal Management Seminar 2015 Amsterdam, Netherlands
4-5 Nov	Regional Governments Infrastructure Priorities – Indonesia Infrastructure Week 2015 Jakarta, Indonesia
11-12 Nov 7th	Arctic Shipping Summit 2015 London, U.K.
17-19 Nov	Intermodal Europe Hamburg, Germany
22-26 Nov	PMAESA Conference 2015 Dar Es Salaam, Tanzania
25-26 Nov	14th Intermodal Africa 2015 Lagos, Nigeria
29-30 Nov	Ship Finance & Trade Conference Abu Dhabi, UAE
23 Nov-4 Dec	Seminar on Tasks and Responsibilities of Forwarders, Agencies and Shipping Lines Antwerp, Belgium
30 Nov-3 Dec	AAPA Chile 2015 Arica, Chile
2- 3 Dec	2nd Africa Ports & Railway Summit Dar es Salaam, Tanzania
8-9 Dec	TOC Middle East in Dubai Dubai, UAE

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.