

Notiziario

30 Giugno 2016

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXIV
Numero del 30 giugno 2016

PORTI

TRAFFICI IN CRESCITA NEI PORTI DEL MEDITERRANEO, MA L'ITALIA È BLOCCATA Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

I VETTORI CHIEDONO UNA TREGUA E LA GUERRA TARIFFARIA PER IL TRASPORTO MARITTIMO ASIA-NORD EUROPA FINISCE. O NO? " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

LA SVIZZERA INAUGURA IL TUNNEL DI BASE DEL GOTTARDO " 7

TRASPORTO STRADALE

PIATTAFORMA PER LA CONDIVISIONE DI PASSAGGI DEI CARICHI RIEMPIE I CAMION E RIDUCE LE EMISSIONI " 10

TRASPORTO INTERMODALE

VIAGGIO DI PROVA PER SERVIZIO DI TRASPORTO MERCI CINA-GERMANIA " 12

INDUSTRIA

IL RALLENTAMENTO DELLA CRESCITA DELLA FLOTTA MARITTIMA ATTENUA LA CARENZA DI UFFICIALI " 14

LOGISTICA

LA NUOVA TECNOLOGIA È FONDAMENTALE PER LA CRESCITA DEI 3PL, MA DEVE AGGIUNGERE VALORE AI LORO "PARTNER CARICATORI" " 16

LEGISLAZIONE

GLI SPEDIZIONIERI EUROPEI GUIDANO I PREPARATIVI PER LA MASSA LORDA VERIFICATA " 19

STUDI E RICERCHE

ESPERTO DELLA DREWRY PREVEDE UN FUTURO MEDIOCRE " 24

CONFERENZE E CONVEGNI

DAL SEMINARIO SULLA MASSA LORDA VERIFICATA DELLA SOLAS ARRIVA UN INVITO
A COLLABORARE IN ORDINE ALLA COMUNICAZIONE..... Pag. 26

IN CALENDARIO " 29

30 giugno 2016

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

PORTI

TRAFFICI IN CRESCITA NEI PORTI DEL MEDITERRANEO, MA L'ITALIA È BLOCCATA

Il Mediterraneo, che rappresenta il 19% dei traffici mondiali in termini di volumi, ha consolidato la propria centralità con il raddoppio del Canale di Suez ed investimenti cinesi più che mai nel settore marittimo.

Malgrado tale ottima crescita, i porti italiani sono ancora ad un punto morto secondo il terzo rapporto annuale pubblicato dallo SRM (Studi Ricerche per il Mezzogiorno) del Gruppo Intesa San Paolo.

Il rapporto, intitolato "Economia Marittima Italiana", che si concentra sulle



linee di tendenza a larga scala che stanno cambiando la logistica e le strutture dell'Europa e dell'Italia, mostra che circa due miliardi di tonnellate di carichi transitano nella regione ogni anno e che, secondo la ANSAmed Rome Alliance, il Mediterraneo rappresenta altresì il 25% dei traffici mondiali in termini di rotte marittime.

Secondo tali dati, l'Italia si classifica al terzo posto in Europa nel 2015 in termini di traffici gestiti con 473 milioni di tonnellate di carichi e 10,2 milioni di TEU: una crescita esile rispetto ai tre anni precedenti, ma ben lungi dai livelli constatati prima della crisi economica.

Il paese è il primo nell'Unione Europea in termini di carichi di trasporto marittimo a corto raggio nel Mediterraneo e nel Mar Nero, con 240 milioni di tonnellate di merci trasportate, equivalenti al 33,5% del totale.

Il rapporto indica come l'Italia disponga di significative infrastrutture e risorse imprenditoriali che dovrebbero essere sviluppate data la sua importante posizione e l'attuale blocco.

Il rapporto ha inoltre raccomandato più investimenti e strategie relative alle infrastrutture per i porti meridionali.

Quanto ai porti del Mediterraneo, il Tanger Med marocchino continua a crescere mentre l'italiano Gioia Tauro ha trasportato circa 2,5 milioni di TEU, con un calo del 14% rispetto al 2014.

Lo scorso anno, Genova ha movimentato 2,2 milioni di TEU (+3,2%), La Spezia 1,3 milioni di TEU (-0,2%), Livorno 780.000 TEU (+35,2%), Venezia 560.000 TEU (+22,9%) e Salerno 359.000 TEU (+12,3%).

Le statistiche relative al Mediterraneo indicano che 12 porti in quest'area hanno movimentato il 41,4% dei traffici containerizzati complessivi in Italia ed il 45,3% dei carichi complessivi.

(da: seanews.com.tr, 28 giugno 2016)

TRASPORTO MARITTIMO

I VETTORI CHIEDONO UNA TREGUA E LA GUERRA TARIFFARIA PER IL TRASPORTO MARITTIMO ASIA-NORD EUROPA FINISCE. O NO?

Come ha affermato il 13 giugno la ditta di consulenze marittime Drewry, c'è la prova che i vettori dell'Asia-Europa hanno "per ora" posto fine alla loro guerra tariffaria indotta dalle quote di mercato nel trasporto marittimo.

E, ha aggiunto, questo si rispecchia nella direttrice del transpacifico in cui le tariffe a pronti si sono "stabilizzate" nelle ultime settimane.

Un vettore con sede nel Regno Unito ha detto a *The Loadstar* la settimana scorsa che il calo del 14% da una settimana all'altra delle tariffe a pronti nell'Asia-Europa è stato "un piccolo evento quasi impercettibile": le navi del viaggio di andata hanno navigato piene e non c'è più stata alcuna necessità di tagliare le tariffe.

Tuttavia, ciò è stato contraddetto dagli spedizionieri del mercato a pronti, i quali affermano che i vettori stanno ancora cercando di ridurre le tariffe a breve termine per riempire gli slot inutilizzati sulle loro navi dirette nei porti del Nord Europa.

La Drewry ha sottolineato la tendenza al rialzo delle tariffe a pronti da aprile in tutte le direttrici di traffico che era stata sospinta dagli incrementi tariffari generali sostenuti dalle riduzioni di capacità da parte delle alleanze dei vettori.

Ma, afferma la ditta di consulenze, "era stato tale il punto cui erano sprofondate le tariffe a pronti che qualsiasi discorso di ripresa per i vettori è prematuro".

Come fa notare la Drewry, tutti i vettori che hanno riferito in merito hanno subito seri decrementi tariffari nel primo trimestre nel corso della battaglia per le quote di mercato che ha visto la leader del mercato Maersk Line concedere un calo del 26% dei ricavi medi per TEU per una crescita dei volumi del 7%.

Inoltre, ha aggiunto, i vettori più deboli come la APL, la Hanjin e la K Line hanno avuto perdite in entrambi i casi: minori volumi trasportati malgrado la concessione di riduzioni tariffarie.

“Le rapaci strategie commerciali del primo trimestre stanno a significare che le diminuzioni tariffarie sono state più serie di quanto avrebbero potuto essere altrimenti” afferma la Drewry.

E nonostante la fragile ripresa nel secondo trimestre, ci si aspetta ancora che le tariffe medie di nolo marittimo quest’anno siano inferiori a quelle del 2015.

Ciò è in parte dovuto al fatto che le tariffe contrattuali sono state concordate ad un livello notevolmente più basso quest’anno in relazione ad entrambe le principali direttrici di traffico.

I negoziati sulle tariffe sono stati assai influenzati dal mercato a pronti depresso, abbassando così l’asticella del punto di partenza dei negoziati per i vettori ed i caricatori.

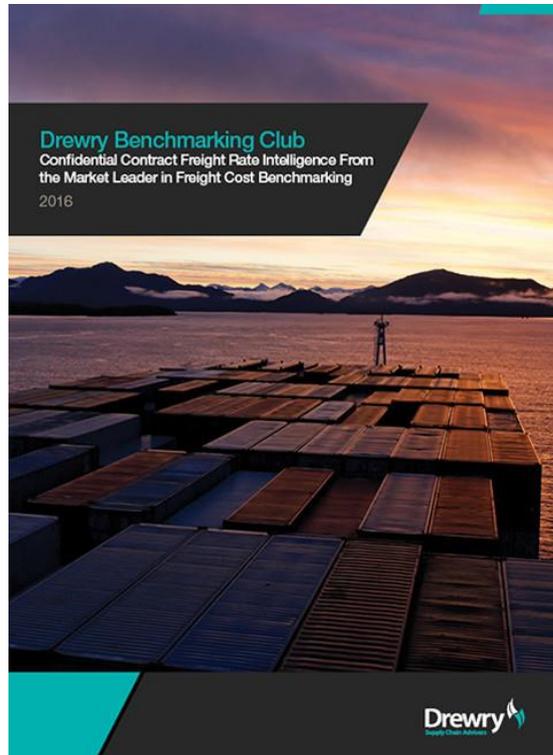
Secondo il valore di riferimento stabilito dal Benchmarking Club della Drewry, le tariffe di nolo marittimo per i carichi movimentati ai sensi di un contratto sulle maggiori rotte di traffici est-ovest sono diminuite di un altro 18% fra febbraio e marzo.

E, sulla base di dati riservati forniti da caricatori, l’indice delle tariffe contrattuali della Drewry è adesso diminuito di un imponente 29% da un anno all’altro a maggio.

Questo, sostiene la ditta di consulenze, è stato il risultato dei grossi tagli tariffari assicuratisi dai caricatori per i contratti Asia-Europa alla fine dell’anno scorso ed all’inizio del 2016, e delle “notevoli riduzioni” nelle tariffe annue transpacifiche negoziate a maggio.

Nondimeno, in una nota di speranza per le linee di navigazione containerizzate, la Drewry ha espresso l’opinione che le tariffe a pronti “dovrebbero essere più stabili nel corso del resto dell’anno... se i vettori hanno davvero posto fine alla loro guerra tariffaria”.

(da: theloadstar.co.uk, 13 giugno 2016)



TRASPORTO FERROVIARIO

LA SVIZZERA INAUGURA IL TUNNEL DI BASE DEL GOTTARDO

Il Tunnel di Base del Gottardo è stato inaugurato dal presidente della Federazione Svizzera Johann Schneider-Ammann e dalla ministra federale dei trasporti Doris Leuthard il 1° giugno scorso con cerimonie simultanee presso i portali settentrionale e meridionale del più lungo tunnel ferroviario di linea primaria mondiale.

Agli eventi gemelli hanno partecipato sei capi di stato, fra cui la cancelliera tedesca Angela Merkel ed il presidente francese François Hollande, la commissaria europea ai trasporti Violeta Bulc e 1.000 cittadini svizzeri che sono stati scelti casualmente fra gli oltre 160.000 richiedenti per il viaggio inaugurale attraverso il tunnel.

Una seconda cerimonia di consegna si è svolta nel pomeriggio per sancire il trasferimento ufficiale del controllo del tunnel di 57,1 km dalla AlpTransit alla SBB (Ferrovie Federali Svizzere), la quale effettuerà approfonditi collaudi ed addestramenti nel corso dei prossimi 193 giorni in vista dell'inizio delle vere e proprie operazioni commerciali.

Nel corso della fase di messa in funzione la SBB effettuerà operazioni con sino a 5.000 treni, la maggior parte dei quali convogli merci, attraverso il tunnel prima dell'avvio delle operazioni commerciali complete il prossimo 11 dicembre.

Un certo numero di treni speciali trasporterà altresì passeggeri attraverso il tunnel nel corso di questa fase e da settembre alcuni servizi passeggeri previsti nell'orario saranno dirottati sulla nuova linea dalla tratta di montagna.

Fino al momento in cui si concluderà questa fase, avranno ricevuto un addestramento nel tunnel 3.900 unità del personale fra cui 1.000 macchinisti.

La costruzione

La tratta del Nuovo Collegamento Ferroviario attraverso le Alpi era stata definita nel 1995 ed i finanziamenti per 11,1 miliardi di euro correlati al progetto era stati definitivamente conseguiti nel 1998.

I lavori preparatori iniziali sono cominciati a Sedrun nel 1996 e le principali costruzioni sono iniziate con il brillamento nei pozzi di accesso nel 1999.

Il progetto ha comportato lo scavo di 151,8 km di gallerie, pozzi e collegamenti trasversali.

A Faido e Sedrun sono state realizzate due stazioni di emergenza per essere di ausilio alla evacuazione del tunnel.

Quattro fresatrici sono state utilizzate per scavare e delineare i 97,1 km del tunnel, compresa la maggior parte dei due tunnel di corsa.

La AlpTransit aveva assegnato un contratto al consorzio Transtec Gotthard per l'installazione della infrastruttura ferroviaria ad aprile del 2008.



Tale opera comprendeva 146 km di binari (di cui 115 km di armamenti senza massicciata) e 154 km di catenaria, di cui 115 km in galleria.

L'impiego dello ETCS Livello 2 ha comportato l'installazione di 712 conta-assi con un unico centro radio di blocco che copre l'intera lunghezza della nuova linea.

Un nuovo centro di controllo a Pollegio al capo meridionale del tunnel è stato aperto nel 2014 e, oltre al tunnel, questa struttura controlla tutta la movimentazione ferroviaria nel Canton Ticino.

In servizio

Da dicembre, 52 treni passeggeri e sino a 210 treni merci passeranno attraverso il tunnel ogni giorno con sino a quattro tracce nel corso della giornata (cinque di notte) e due tracce passeggeri all'ora in ciascuna direzione.

Al fine di sfruttare pienamente questa capacità la velocità dei treni merci nel tunnel sarà di almeno 100 km/h mentre i treni passeggeri opereranno sino a 200 km/h.

L'impatto del tunnel sulle operazioni di trasporto merci transalpino sarà significativo.

Il tempo di viaggio fra la frontiera con la Germania a Basilea e Bellinzona sarà ridotto ad appena 3 ore e 45 minuti, il che significa che sarà possibile ad un macchinista di fare un viaggio di andata e ritorno fra questi due hub in un solo turno.

Poiché il tunnel aggirerà la forte pendenza della originaria tratta di montagna, sarà richiesta una sola locomotiva per far viaggiare un treno da 1.600 tonnellate alla volta di Bellinzona o Luino.

Il completamento del tunnel consentirà inoltre di effettuare treni lunghi 750 metri.

Tuttavia, il pieno potenziale del tunnel per quanto attiene il traffico merci sarà realizzato solamente nel 2020 con l'apertura del Tunnel di Base del Ceneri di 15,4 km – riducendo ulteriormente i tempi di viaggio e consentendo di effettuare operazioni con treni da 2.000 tonnellate – e con il completamento di un progetto da 940 milioni di franchi svizzeri per migliorare la tratta del Gottardo al fine di accogliere semirimorchi camionistici con altezza angolare di 4 metri.

La Leuthard ha dichiarato ad *IRJ* in occasione della cerimonia di apertura che il tunnel assicura una solida base per l'espansione della quota della ferrovia nel mercato del trasporto merci transalpino in linea con la politica di dirottamento modale del governo federale svizzero, ma ha sostenuto che occorrerà che gli operatori ed i gestori delle infrastrutture lavorino assieme strettamente a livello internazionale se il settore vorrà capitalizzare gli investimenti svizzeri nel Gottardo.

“È importante nella politica dei trasporti conseguire una maggiore cooperazione ed un servizio più favorevole alla clientela” ha dichiarato.

“Il corridoio Genova-Rotterdam è un simbolo di come il settore del trasporto merci ferroviario stia lavorando assieme. Stiamo mettendo in funzione l'infrastruttura per aiutare il trasporto merci ferroviario a fare progressi, ma abbiamo anche bisogno di collaborazione”.

I servizi passeggeri sulla tratta del Gottardo saranno accelerati da dicembre, quando i tempi di viaggio di 4 ore e 3 minuti da Zurigo a Milano saranno ridotti di 25 minuti mentre sarà lanciato un nuovo servizio Zurigo-Venezia.

Con la riduzione dei tempi di viaggio e l'introduzione della nuova flotta di treni Stadler Giruno, che entreranno in servizio al 2019, la SBB prevede che il numero dei passeggeri sul corridoio del Gottardo raddoppierà entro il 2025.

L'attuale tratta di montagna via Göschenen ed Airolo sarà mantenuta e continuerà ad essere utilizzata da un servizio passeggeri regionale a frequenza oraria così come per le attività di trasporto merci locale.

La linea fungerà altresì da tratta alternativa per i treni passeggeri se il tunnel dovesse essere chiuso, per quanto i treni merci in tal caso dovrebbero essere dirottati attraverso il Lötschberg.

(da: *railjournal.com*, 1° giugno 2016)

TRASPORTO STRADALE

PIATTAFORMA PER LA CONDIVISIONE DI PASSAGGI DEI CARICHI RIEMPIE I CAMION E RIDUCE LE EMISSIONI

Gli esperti del settore dei trasporti lo sanno da lungo tempo.

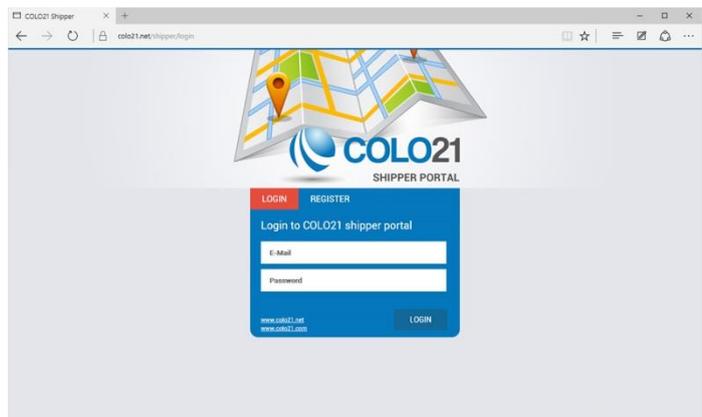
Anche i camion carichi sono utilizzati approssimativamente solo per il 60% nelle reti di trasporto europee.

La COLO21 ha sviluppato una soluzione per questo problema ed ora offre una "piattaforma di condivisione dei passaggi" per i carichi.

Mediante il sito www.colo21.com, le imprese di trasporto possono offrire capacità disponibili.

Le imprese ed i privati possono quindi cercare una possibilità di condivisione dei passaggi per le loro spedizioni e prenotarle direttamente.

Al contrario degli attuali scambi di trasporto merci presenti nel mercato, anche le spedizioni più piccole possono essere inviate con questa soluzione.



Accanto al positivo effetto della redditività delle imprese di trasporto, ciò comporta un sollievo per le infrastrutture e l'ambiente.

L'amministratore delegato della COLO21, Jörg Frommeyer, afferma: "Ci sono di gran lunga troppi camion sulle strade.

Se viaggiano, almeno devono essere ben utilizzati.

E con la piattaforma per la condivisione di passaggi dei carichi della COLO21 conseguiamo gli stessi vantaggi presenti nel trasporto di persone.

I carichi viaggiano su camion che percorrono le strade comunque.

Questo sistema è efficiente dal punto di vista dei costi e riduce il numero dei camion sulla strada".

I numeri relativi al mercato tedesco mostrano i possibili impatti.

Nel 2015, i camion hanno percorso 29,73 miliardi di km sulle autostrade tedesche.

Il numero dei camion potrebbe essere ridotto di 25.000 unità se l'utilizzazione venisse aumentata di appena il 10%.

Ciò sarebbe pari ad una coda lunga approssimativamente 450 km!

Si potrebbero risparmiare circa 3 miliardi di km, con una riduzione della CO₂ di 2,5 milioni di tonnellate all'anno.

Si tratta dello stesso quantitativo di CO₂ emesso dalle case private di una grande città come Amburgo.

E questi sono solo i numeri relativi al mercato tedesco.

Nel frattempo, 900 spedizionieri di tutta l'Europa sono membri della COLO21 ed il loro numero cresce continuamente.

(da: transportjournal.com/colo21.com, 29 giugno 2016)

TRASPORTO INTERMODALE

VIAGGIO DI PROVA PER SERVIZIO DI TRASPORTO MERCI CINA-GERMANIA

Un treno intermodale di prova dal porto cinese di Lianyungang a Herne nella regione tedesca della Ruhr è arrivato a destinazione il 21 giugno scorso.

Il treno di prova è giunto in Germania dopo un viaggio di 17 giorni e 11.300 km di rotaie; il treno merci in questione proveniente dalla città cinese di Lianyungang sul Mar Giallo ha raggiunto il CTH (Container Terminal Herne).

Il treno di prova segna l'inizio della collaborazione fra il Porto di Lianyungang e la WHE (Wanne-Herner Eisenbahn-und Hafengesellschaft) quale azionista del CTH.

Entrambi i partner intendono stabilire un collegamento ferroviario regolare fra le due città in futuro.

Nel corso di una festa di benvenuto, il direttore generale della WHE Christian Theis si è detto felice di avere acquisito un partner potente in Cina: "Il collegamento consente alla WHE ed ai suoi clienti un'importante estensione delle nostre attuali reti.



Dall'altro lato, al Porto di Lianyungang viene così consentito l'accesso non solo all'area della Ruhr mediante il collegamento con l'hub del CTH ma anche ad ulteriori conurbazioni europee quali Milano, Verona, Vienna, Malmö o Copenaghen".

Il sindaco di Herne, dr. Frank Dudda, ha evidenziato l'importanza della Città di Herne nel contesto dell'Area Metropolitana della Ruhr quale luogo di destinazione del collegamento ferroviario: "Ci concentriamo sul centro di marca dell'area della Ruhr.

Questo ci offre brillanti prospettive per le molte imprese situate in loco e con opportunità di espansione in tutto il mondo".

La società logistica kazhaca KTZ Express, partecipata della società ferroviaria statale, ha svolto un ruolo importante in ordine alla tratta Lianyungang-Herne, istituendo nel contempo il collegamento imprenditoriale.

Gregory Vojak, consigliere di amministrazione indipendente della KTZ Express, è arrivato appositamente a Herne per accogliere il treno di prova.

Per lui, il terminal container situato nella baia occidentale di Wanne rappresenta un importante snodo per la movimentazione delle merci alla volta della Ruhr e dell'intera Europa occidentale.

Sullo sfondo del nuovo collegamento ferroviario in programma c'è l'iniziativa multimilionaria cinese "Una cintura, una via".

Si tratta grosso modo della rinascita della leggendaria Via della Seta sulla tratta terrestre e marittima.

La baia di Lianyungang sull'Oceano Pacifico è il punto di origine di un'importante rotta di traffico merci.

Il treno di prova, partendo da Lianyungang, attraversa il Kazakistan, la Russia, la Bielorussia e la Polonia per giungere a Herne.

(da: railjournal.com/whe.de, 22 giugno 2016)

INDUSTRIA

IL RALLENTAMENTO DELLA CRESCITA DELLA FLOTTA MARITTIMA ATTENUA LA CARENZA DI UFFICIALI

Secondo l'ultimo rapporto sull'assegnazione di personale pubblicato dalla ditta di consulenze marittime globali Drewry, il rallentamento della crescita delle dimensioni della flotta adibita al trasporto marittimo ridurrà la carenza di ufficiale negli anni a venire.

Ci si aspetta che la flotta marittima mondiale – che comprende tutti i settori fatta eccezione per i tipi di nave che non trasportano merci come i rimorchiatori e le navi passeggeri, nonché le navi di piccolo cabotaggio come le petroliere e le rinfusiere di meno di 10.000 tonnellate di portata lorda – aumenti di appena 300 navi nel corso del periodo 2016-2020.

Di conseguenza, si prevede che la carenza dell'offerta di ufficiali si riduca da 20.900 unità alla fine del 2015 a 7.700 unità alla fine del 2020.



Il 2015 si è dimostrato un'annata tremenda per l'intero settore del trasporto marittimo, fatta eccezione per le petroliere.

La debole domanda, unitamente al calo dei prezzi delle derrate ed

all'eccesso di offerta del tonnello nella maggior parte dei settori ha comportato il crollo delle tariffe sino a livelli mai visti dal tracollo finanziario globale del 2008-2009.

Le crescenti preoccupazioni nell'economia globale e la depressione dei proventi dei noli hanno costretto gli armatori a trattenersi dal contrattare nuove ordinazioni, mentre le cancellazioni di ordinazioni e le demolizioni di navi sono divenute una caratteristica regolare del mercato.

Gli scarsi proventi dei noli stanno costringendo armatori ed operatori a ridurre i costi, cosa che ha comportato a sua volta il mantenimento al minimo del livello degli stipendi.

Anche se i costi del personale per il 2016 sono per lo più simili a quelli del 2015, in alcuni settori, come per il gas naturale liquido, ci sono stati alcuni aumenti dei costi salariali l'anno scorso.

Tuttavia, il settore d'altomare, in particolare, ha dovuto constatare riduzioni salariali alla luce del calo dei prezzi del petrolio e di uno scenario economico caratterizzato dall'incertezza.

“Con l'assottigliarsi della crescita delle dimensioni della flotta mercantile, ci aspettiamo che l'attuale carenza di ufficiali si attenui e che i costi salariali si incrementino in misura modesta nel corso dei prossimi cinque anni” afferma Nikhil Jain, analista senior della Drewry.

(da: cargobusinessnews.com, 23 giugno 2016)

LOGISTICA

LA NUOVA TECNOLOGIA È FONDAMENTALE PER LA CRESCITA DEI 3PL, MA DEVE AGGIUNGERE VALORE AI LORO "PARTNER CARICATORI"

Alla crescita dei 3PL sarà dato impulso mediante investimenti in tecnologia, ma essa deve aggiungere valore ai clienti: questo hanno udito i partecipanti alla recente conferenza "Future of Logistics" svoltasi a Londra.

"La disintermediazione consentirà ai caricatori di lavorare con nuovi soggetti della filiera distributiva" afferma John Manners-Bell, amministratore delegato della Transport Intelligence.

"I 3PL in attività necessitano di dare seriamente un'occhiata a quale valore



stanno fornendo ai caricatori e chiedono in che modo possono sviluppare partenariati con loro".

Ci si aspetta che i servizi di software offerti dai 3PL raggiungano il valore di 30 miliardi di dollari USA entro il 2022, ad un tasso di crescita del 6,5%, secondo un rapporto *Global Market Insights* pubblicato questo

mese.

"È probabile che la rapida adozione di software e delle ultime applicazioni informatiche per migliorare la copertura di distribuzione e fornire servizi di qualità alla clientela dia impulso alla crescita" sottolinea Manners-Bell.

Ciò è supportato da un rapporto di ricerca sui mercati relativi ai 3PL a livello mondiale, il quale concorda sul fatto che alla crescita del mercato sarebbe dato impulso da parte della tecnologia.

Si legge nel rapporto: "È probabile che l'uso di tecnologie aggiornate nei servizi logistici si incrementi... i servizi abilitati dall'informatica incrementano l'efficienza dei servizi logistici per quanto attiene alla programmazione dei trasporti ed alla gestione di consegne e scorte.

Società come la Wipro, la Kale Consultants e la Wal-Mart hanno fatto sì che fosse essenziale per i loro partner logistici l'impiego di questi servizi.

"Inoltre, i venditori nel mercato adesso utilizzano soluzioni basate sulla nuvola per la gestione delle relazioni con la clientela al fine di migliorare le relazioni fra venditore e caricatore mediante la fornitura di maggiore visibilità nel processo della filiera distributiva, riducendo così la complessità della gestione delle relazioni con la clientela".

I partecipanti alla conferenza hanno sentito dire che le relazioni fra 3PL e cliente sarebbero fondamentali e che i dati dovrebbero essere condivisi.

"I 3PL dovrebbero mirare alla consegna della propria tecnologia ai caricatori operativi nella propria rete" ha dichiarato Sandy Stewart, amministratore delegato per trasporti e logistica della Stifel.

"Questo non farebbe contenta la gente del software di gestione della filiera distributiva, ma funzionerebbe per la filiera stessa.

Tutte le informazioni dovrebbero essere aggregate nella nuvola".

Nicolas Leroux, amministratore della Lunatech, ha detto: "Chi controlla le informazioni controllerà la filiera distributiva.

Ma occorre sfuggire al retaggio ed aprire i sistemi".

Justin Zatoureff, partner della KPMG, aggiunge: "È tutta una questione di grandi dati e di analitica.

Il problema sarà relativo a chi detiene i dati e chi li può analizzare.

C'è una paranoia in ordine alla condivisione dei dati, ma la nuova generazione è più disposta a condividere".

Anche l'e-commerce è stato citato come settore fondamentale per gli investimenti in telematica e la tecnologia per la previsione della domanda della Amazon è vista quale fattore chiave del suo successo, nonché decisivo per la sua strategia di distribuzione.

"La Amazon capisce così bene i propri consumatori statunitensi che sa cosa compreranno e può essere a casa loro il giorno successivo" afferma Stewart.

Poi però aggiunge che la Amazon presenta anche una debolezza: "Ciò in cui la Amazon è carente sono gli articoli di peso superiore ai 22 kg – la consegna in guanti bianchi: si tratta di una vulnerabilità".

Jerome Charlez, fondatore della Khearos, ha sottolineato gli alti costi delle scarse previsioni nell'e-commerce.

Ha infatti detto ai partecipanti: "L'anno scorso sono stati perduti 4,2 miliardi di dollari USA a causa delle cattive previsioni nell'e-commerce.

I soldi sono stati persi nell'ultimo miglio, dove c'è un elevato rischio".

Ma Zatouroff della KPMG ha detto che la tecnologia per fare buone previsioni è disponibile.

"C'è il problema dei picchi imprevedibili per i dettaglianti.

Abbiamo realizzato parecchi modelli con un livello notevole di precisione, informazioni che si possono riversare in tutta la filiera distributiva, allo scopo di appurare con precisione il confronto fra domanda e scorte".

Zatouroff è un sostenitore del "buttarsi" piuttosto che aspettare la nuova tecnologia, che cambia tutte le volte.

E ci sono stati avvertimenti per i 3PL ed i vettori che non investono in informatica per l'e-commerce.

"Occorre che il trasporto si reinventi, o verrà reinventato nel modo peggiore" afferma Charlez.

"Le agili imprese di trasporto hanno bisogno di cambiare alla svelta, di essere flessibili e riconoscibili".

(da: theloadstar.co.uk, 27 giugno 2016)

LEGISLAZIONE

GLI SPEDIZIONIERI EUROPEI GUIDANO I PREPARATIVI PER LA MASSA LORDA VERIFICATA

Come riporta il portale di trasporto marittimo e specialista in dati INTTRA, gli spedizionieri europei stanno aprendo la strada con i loro preparativi per la massa lorda verificata dal momento che stanno effettuando test preliminari delle loro procedure e dei loro sistemi in vista della scadenze del 1° luglio per le nuove regole sulla pesatura dei contenitori.

Nel contempo, come ritiene la piazza di mercato elettronica nonché fornitore di servizi di informazione, alcuni proprietari della merce stanno facendo progressi ma restano un po' indietro, mentre molte attività in certe zone dell'Asia e dell'America Latina sono ancora in attesa di informazioni da parte delle proprie rispettive autorità ed un sacco di imprese potrebbero non avere ancora dato il via al processo.

In un'intervista rilasciata il 15 giugno, la presidente dell'INTTRA Inna

Kuznetsova ha dichiarato a *Lloyd's Loading List* che alcuni dei principali spedizionieri e vettori europei sono assai avanti nel collaudo dei loro software e processi, nonché nell'ugualmente importante compito di preparazione dei loro clienti e del loro personale

in ordine ai cambiamenti richiesti dagli emendamenti alla convenzione SOLAS (Safety of Life at Sea) dell'IMO.

Accanto al maggiore spedizioniere marittimo mondiale, la Kuehne + Nagel – che il mese scorso ha annunciato che avrebbe usato il software eVGM dell'INTTRA quale proprio canale esclusivo per comunicare la propria informazione VGM ai vettori marittimi – ci sono decine di altre imprese che sono meno attive nelle proprie comunicazioni ma che stanno lavorando sodo riguardo ai preparativi inerenti ai cambiamenti in vista della scadenza del 1° luglio, utilizzando i prodotti eVGM dell'INTTRA.

“Quella parte del settore mi ispira tanta fiducia” afferma la Kuznetsova.

La società dispone inoltre di accordi commerciali con tutti e sette i principali vettori europei.

La Kuznetsova dice che la preparazione in Asia si trova in una fase meno avanzata.

Sebbene la società in effetti abbia qualche spedizioniere e vettore asiatico che si serve dei suoi prodotti, un sacco di clienti nell'ambito di quella regione stanno solamente iniziando a pensare alla massa lorda verificata.

E, a detta della Kuznetsova, in alcune zone dell'Asia e dell'America Latina, un sacco di società parlano ancora di una mancanza di chiarezza e della necessità di ottenere ulteriori informazioni dalle proprie rispettive autorità prima di investire in impegni per prepararsi ai cambiamenti.

Ciò, ritiene, potrebbe essere problematico.

L'INTTRA non aveva in origine programmato di realizzare i propri prodotti eVGM ma si è convinta di doverlo fare dopo diversi mesi coordinando alcune riunioni sulle imminenti disposizioni relative alla massa lorda verificata fra i maggiori soggetti interessati nel settore, con il risultato che sono stati sviluppati e lanciati due prodotti, uno per i vettori e l'altro per i caricatori.

Il prodotto per i caricatori ha ricevuto una significativa accoglienza sia presso gli spedizionieri di merci sia presso i proprietari della merce, fra i quali importanti caricatori appartenenti a settori che comprendono gli alimentari e l'agricoltura e le parti di automobili.

"Peraltro, per la mia esperienza, gli spedizionieri di merci hanno iniziato molto prima e sono molto più avanti" afferma la Kuznetsova.

"Abbiamo decine di clienti che li provano tutti i giorni".

Quel processo di collaudo richiede diversi giorni, forse una settimana e mezzo, a suo dire.

In alcuni casi, gli spedizionieri di merci ed i vettori si sono messi in coppia al fine di collaudare reciprocamente i sistemi, cosa che sono stati in grado di fare mediante il servizio eVGM dell'INTTRA.

Dal lato dei vettori, importanti linee di navigazione containerizzate fra cui la MSC, la UASC e la Hamburg Süd hanno già annunciato il loro uso dei prodotti dell'INTTRA, mentre anche alcuni principali vettori asiatici hanno in programma la propria partecipazione.

Un altro importante sviluppo è stata la decisione di “un paio di decine” di partner del software che stanno lavorando per integrarsi con il prodotto eVGM dell’INTTRA.

Sebbene il World Shipping Council abbia detto alcune settimane fa che i caricatori e gli spedizionieri dovrebbero preoccuparsi di meno di come essi trasmetteranno la propria massa lorda verificata e preoccuparsi di più di come essi adatteranno i loro processi per comprendervi la pesatura dei carichi e dei container, la Kuznetsova afferma che ci sono molteplici ragioni per cui i caricatori o gli spedizionieri vorrebbero servirsi di una soluzione multi-vettore.

Una ragione fondamentale consiste nel fatto che essa richiede solo un’integrazione EDI del portale in luogo di integrazioni EDI multiple, un notevole risparmio dal momento che i caricatori potrebbero servirsi di 20-25 vettori diversi.

“Un’altra ragione è che il nostro servizio eVGM per i caricatori è molto più che un modo per presentare la massa lorda verificata, aggiungendo un sacco di flessibilità” afferma.

Ad esempio, in parecchi casi, la pesatura del carico sarà effettuata da un organismo diverso dal caricatore stesso ed il software eVGM consente a quell’organismo di passare l’informazione direttamente ai vettori o mediante il caricatore.

In effetti, questo significa che il caricatore non ha bisogno di cambiare i suoi processi.

“Il nostro software consente un sacco di diversi tipi di scenario” ha detto la Kuznetsova.



“La flessibilità consente di evitare il cambiamento dell’intero processo della movimentazione del container”.

Un’altra difficoltà è consistita nel fatto che le nuove disposizioni sulla massa lorda verificata richiederanno solitamente ai caricatori di inviare le istruzioni relative alla spedizione molto prima rispetto a quanto avveniva in precedenza, e comunque da uno a quattro giorni prima che la nave attracchi.

La Kuznetsova afferma che un prodotto come la eVGM potrebbe minimizzare questa tempistica così come potrebbe contribuire ad evitare disservizi e sanzioni.

Ma un altro fattore fondamentale consiste nelle variazioni a livello locale, rispetto alle quali la INTTRA quale fornitore globale si impegna a far sì che il proprio sistema si adatti alle variazioni regionali.

Ad esempio, il Brasile richiede il numero di passaporto, l'India i dati relativi all'accesso e Hong Kong chiede a i caricatori di specificare il metodo di pesatura.

E, a suo dire, con l'andar del tempo le procedure si svilupperanno ulteriormente ed alla fine si consolideranno.

Pertanto, l'INTTRA che cosa si aspetta che accada il 1° luglio?

“È una bella domanda.

Ritengo fermamente che un sacco di imprese si alleneranno con il proprio processo e, se adesso stanno facendo pratica a titolo di prova, inizieranno a scambiarsi messaggi e conferme inerenti al peso prima di quella scadenza ed il loro processo funzionerà” afferma la Kuznetsova.

“Penso inoltre che può darsi che un sacco di imprese non abbiano nemmeno ancora iniziato il processo ed avranno molte difficoltà tanto che i ritardi saranno inevitabili.

Ed io penso che assisteremo al verificarsi di alcuni di questi eventi il 1° luglio.

Penso che assisteremo ad un sacco di variazioni fra paesi e porti.

Penso che qualche porto e terminal interpreterà la norma più di altri, oppure in modo più rigoroso di altri.

Penso che probabilmente ci saranno alcune situazioni difficili quando i contenitori dovranno essere pesati e che ce ne saranno altre quando i caricatori si vedranno arrivare il primo ma con un chiaro avviso.

E nel corso dei prossimi mesi, il settore si ritroverà a doversi conformare alla normativa”.

Continua la Kuznetsova: “Naturalmente, tutti quanti sperano che ci siano disservizi minimi nel corso dell'alta stagione.

Così, si spera, nelle due settimane che ancora mancano alla scadenza, assisteremo ad iniziative da parte di un numero sempre maggiore di imprese di trasporto marittimo”.

La Kuznetsova sostiene che la INTTRA ha sicuramente assistito ad un'accelerazione di questo processo in termini di numero di gente arrivata da loro in cerca di una soluzione.

“Lo facciamo: ad una velocità terrificante!

E continuerò a dire ai clienti che siamo contenti e che apprezziamo le loro attività, ma che ciò che è importante per loro è che il loro abbonamento al servizio eVGM dell'INTTRA è solo un passo nel cammino.

C'è bisogno di collaudare il processo, di formare il personale e di testare come funziona il processo interno”.

Aggiunge la Kuznetsova: “Stiamo parlando di azioni eseguite da gente piuttosto che da software.

Il fatto che il software trasmetterà il messaggio e vi rimanderà indietro l'approvazione è grandioso; tuttavia, ciò significa che la persona che invia il peso, che preme il pulsante, ha bisogno di sapere come farlo.

La gente è la gente e la logistica è un balletto molto ben orchestrato di migliaia di persone che compiono azioni in un certo ordine.

Come sempre, la ripetizione è il fondamento di buone ed esperte prestazioni”.

L'INTTRA, peraltro, sta accogliendo ancora nuovi clienti per i propri prodotti eVGM, malgrado l'elevato livello della domanda attuale.

“Da parte nostra, adotteremo i necessari cambiamenti e ci impegniamo ad aiutare quanti più clienti possibile al fine di compiere i passi necessari ad integrare e collaudare i sistemi in tempo” afferma la Kuznetsova.

“Abbiamo in programma molteplici versioni del software allo scopo di far fronte ad altre richieste, fra cui gli ulteriori suggerimenti che i clienti ci inoltrano quando testano il software.

Pertanto, da parte nostra, continueremo ad impegnarci per guidare il settore e far evolvere i prodotti ed aiutare i caricatori così come i vettori per minimizzare i disservizi.

Noi incoraggiamo tutti a iniziare a programmare presto con noi e ad iniziare a prendere le decisioni necessarie e ad fare i passi necessari, ad iniziare ad integrare il software, ad iniziare ad addestrare prima e non poi, allo scopo di evitare i disservizi”.

(da: lloydsloadinglist.com, 16 giugno 2016)

STUDI E RICERCHE

ESPERTO DELLA DREWRY PREVEDE UN FUTURO MEDIOCRE

Gli operatori terminalistici globali dovrebbero venire a patti con un futuro che sarà caratterizzato da minori ritorni fiscali e maggiori investimenti e rischi operativi.

Parlando in occasione della *TOC Europe's Container Supply Chain Conference*, Neil Davidson, analista senior per porti e terminal della Drewry, ditta di consulenze marittime con sede nel Regno Unito, ha detto: "Ci sono cambiamenti strutturali in corso nelle attività della navigazione di linea e questo comporta una maggiore instabilità, un incremento dei rischi e minori margini di profitto per gli operatori terminalistici".

Davidson, peraltro, ha sostenuto che ciò non significa "nessun ricavo".

"Le attività dei terminal container dovranno far fronte ad un maggiore subbuglio poiché si verificheranno cambiamenti fra le nuove alleanze e le linee di navigazione con riduzione della base clientelare.



Ciò significherà altresì una maggiore instabilità e più elevati picchi e depressioni per i porti e gli operatori terminalistici globali in relazione ai flussi dei carichi".

Davidson ha messo in evidenza i cambiamenti dei risultati produttivi dei carichi presso diversi porti allo scopo di illustrare le sue idee.

"Nel sud-est asiatico, l'anno scorso si è assistito ad un declino dei risultati di Singapore di quasi il 9% mentre quelli di Port Klang sono aumentati dell'8,6% e quelli del PTP del 10,5% e questo è stato quasi del tutto da attribuirsi ai cambiamenti nelle alleanze.

Più vicino a casa, nel Nord Europa Rotterdam è stato stabile, Amburgo e Zeebrugge hanno perso notevoli volumi di traffici ed Anversa ha assistito ad un aumento del 7,5% dei propri risultati produttivi nel 2015 ed anche in questo

caso ciò è avvenuto a causa dei cambiamenti nei servizi messi in atto dalle alleanze.

“Secondo me, questo tipo di instabilità continuerà ed il recente accordo del Porto di Singapore con la CMA CGM finalizzato a far riprendere a Singapore da Port Klang un po' dei carichi di trasbordo del vettore francese dovrebbe essere visto in quest'ottica” afferma Davidson.

Per far fronte a questo futuro più rischioso, Davidson ha suggerito diverse soluzioni.

Spiega infatti: “Gli operatori terminalistici globali potrebbero sviluppare relazioni più strette con i vettori marittimi, prendere in considerazione la formazione di alleanze fra loro - compresa la conclusione immediata di funzioni ed acquisizioni - ridurre i propri budget di investimento, ritirarsi dalle attività o solo accettare il fatto che in futuro questo sarà un settore con minori tassi di ritorni”.

(da: worldcargonews.com, 15 giugno 2016)

CONFERENZE E CONVEGNI

DAL SEMINARIO SULLA MASSA LORDA VERIFICATA DELLA SOLAS ARRIVA UN INVITO A COLLABORARE IN ORDINE ALLA COMUNICAZIONE

A meno di un mese dall'entrata in vigore degli emendamenti alla SOLAS (International Convention for the Safety of Lives at Sea), i quali richiedono che i caricatori debbano accertare la massa lorda verificata per ogni contenitore imballato e comunicarla alla linea di navigazione prima che il container stesso venga caricato su una nave, i rappresentanti di un ampio spettro del settore si sono riuniti per accertare se si è pronti.

La recente circolare dell'IMO, pubblicata il 23 maggio e che sollecita un approccio "pratico e pragmatico" all'attuazione della massa lorda verificata nel corso del primo periodo trimestrale di assestamento, è stata accolta favorevolmente.



Pur nel contesto che ulteriori provvedimenti nazionali di attuazione non possano essere richiesti, è stato notato come meno del 15%

dei 162 stati appartenenti all'IMO firmatari della SOLAS abbiano fornito ai caricatori ed agli operatori della propria giurisdizione una qualche direttiva in ordine alle procedure inerenti alla massa lorda verificata che diventeranno obbligatorie dal 1° luglio prossimo.

Mike Yarwood, direttore richieste risarcimento del TT Club, ditta specializzata in assicurazione del trasporto merci, rivolgendosi ai partecipanti al seminario ha commentato: "La recente circolare dell'IMO è giustamente una buona notizia per coloro che stanno facendo passi appropriati per prepararsi al 1° luglio.

Essa non è - né dovrebbe essere considerata tale in alcun modo - una panacea per gli impreparati.

Un'attuazione tollerante per un periodo limitato - che consenta un'eccezione per i carichi già presenti nella filiera distributiva e la risoluzione dei problemi di

crescita - in nessun modo si allontana dagli obiettivi di incolumità personale di questi emendamenti alla massa lorda verificata”.

Il TT Club ha ripetutamente sottolineato che c'è stata una estesa consultazione delle parti interessate a livello internazionale che ha comportato l'adozione da parte dell'IMO degli emendamenti alla SOLAS a novembre del 2014.

La recente riunione della Commissione Sicurezza Marittima ha stabilito che la chiave per la riuscita dell'attuazione delle disposizioni sulla massa lorda verificata consiste in una stretta collaborazione e comunicazione fra i governi e tutte le parti interessate del settore.

È stato altresì riconosciuto che i requisiti relativi alla massa lorda verificata operano in un contesto di disposizioni correlate ai carichi presenti nella SOLAS, nel Codice ISM, nel Codice IMDG e nel Codice CTU.

Mike Yarwood riassume così la questione: “È richiesto un cambiamento dell'atteggiamento in tutti gli aspetti della filiera distributiva.

Il peso è un elemento relativamente piccolo di più ampie iniziative finalizzate a generare sicurezza e migliorare le prestazioni operative.

Il miglioramento delle comunicazioni fra le parti interessate è fondamentale”.

Il seminario di Anversa è stato un recente elemento nel contesto dell'impegno da tempo profuso dall'ICHCA e da un certo numero di associazioni di categoria al fine di creare una maggiore consapevolezza e comprensione delle regole sulla massa lorda verificata.

Il capitano Richard Brough, consulente tecnico dell'ICHCA International, è da lungo tempo assieme ad altri in prima linea per quanto riguarda questa sfida.

Parlando in occasione del seminario, ha dichiarato: “Avvicinandosi il 1° luglio, vediamo che un numero sempre maggiore di operatori terminalistici annuncia le opzioni di servizio che essi offriranno ai caricatori per agevolare la determinazione della massa lorda verificata dei contenitori in esportazione.

Fornitori di attrezzature per la caricazione, vettori, spedizionieri e, con poche eccezioni, rappresentanti dei caricatori si sono tutti quanti dati da fare positivamente allo scopo di identificare il modo più appropriato per conformarsi alla normativa, vale a dire se con il Metodo 1 o il Metodo 2.

Purtroppo, laddove la conformità è una responsabilità da condividere, la comunicazione fra tutte le diverse parti troppo spesso è stata più malevola che collaborativa.

Di conseguenza, ad un mese dalla scadenza, la pianificazione dell'emergenza è ora decisiva per tutti i soggetti interessati, al fine di evitare un impatto potenzialmente disastroso sulle filiere distributive containerizzate".

Sia l'ICHCA che il TT Club, unitamente al WSC (World Shipping Council) ed al GSF (Global Shippers Forum), sono determinati ad utilizzare le settimane residue per continuare nella propria missione di educazione dei soggetti interessati alla (e dalla) normativa.

Questi quattro sponsor a breve pubblicheranno il documento "*Massa Lorda Verificata – Supplemento alle Domande Più Frequenti del settore*" che andrà ad aggiungersi a quello uscito a dicembre del 2015.

Le organizzazioni in questione monitoreranno altresì l'attuazione, sia nel periodo iniziale che sul lungo termine.

(da: cargobusinessnews.com, 8 giugno 2016)

IN CALENDARIO

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

La Segreteria del C.I.S.Co. è in grado di comunicare notizie dettagliate sui programmi di tutte le manifestazioni nonché sulle modalità di partecipazione.