Council Of Intermodal Shipping Consultants

Notiziario

15 Ottobre 2016

Link road, rail, sea!

C.I.S.Co. - Via Garibaldi, 4 – 16124, Genova Tel. 010 2518852 - www.ciscoconsultant.it

ANNO XXXIV
Numero del 15 ottobre 2016

PORTI

I CONTENITORI GUIDANO LA TENDENZA ALLA CRESCITA DI MARSIGLIA ..... Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LE TARIFFE BASSE "CONDURRANNO AD UNA RIDUZIONE DELLA CONCORRENZA" ..... " 5

TRASPORTO FERROVIARIO

JEANS PER FERROVIA ..... " 7

TRASPORTO STRADALE

LA BREXIT FA LIEVITARE I PREZZI DELL'AUTOTRASPORTO INTERNAZIONALE DEL REGNO UNITO " 10

TRASPORTI ED AMBIENTE

LE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE SI PREPARANO ALLE NUOVE REGOLE
FINALIZZATE A RIDURRE LE LETALI EMISSIONI DI ZOLFO ..... " 14

INDUSTRIA

DEMOLIZIONI DI NAVI PORTACONTAINER A LIVELLO RECORD NEL 2016 ..... " 17

LOGISTICA

LA DEUTSCHE POST DHL ACQUISISCE LA UK MAIL PER 315 MILIONI DI DOLLARI ..... " 19

LEGISLAZIONE

PROGRESSI NELL'ATTUAZIONE DELLA MASSA LORDA VERIFICATA ..... " 21

STUDI E RICERCHE

I PORTI AGGIUNGONO 214 MILIONI DI TEU DI NUOVA CAPACITÀ ..... " 24

TECNOLOGIA INFORMATICA

I SERVIZI INFORMATICI BASATI SULLA NUVOLA SONO UNA CONDIZIONE IMPRESCINDIBILE CON L'EVOLVERSI DELLE FILIERE DELLA DISTRIBUZIONE ..... Pag. 26

IN CALENDARIO ..... " 29

15 ottobre 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

I CONTENITORI GUIDANO LA TENDENZA ALLA CRESCITA DI MARSIGLIA

I risultati containerizzati presso il principale porto francese di Marsiglia Fos hanno raggiunto i 956.999 TEU nei primi nove mesi dell'anno, con un aumento del 4% rispetto al periodo gennaio-settembre dell'anno scorso indotto da una crescita del 6% presso i terminal marittimi di Fos.

Anche il tonnellaggio containerizzato è salito del 4% sino a 9,18 milioni di tonnellate, portando i carichi generali a 13,9 milioni di tonnellate (+3%).

Il principale supporto è derivato dai traffici ro-ro – in aumento del 5% sino a 3,06 milioni di tonnellate – che comprendevano 130.616 veicoli in importazione/esportazione, con un incremento del 6% spinto da un'impennata del 17% a settembre.

Le rinfuse liquide hanno terminato il periodo con un aumento dell'1% per 36,8 milioni di tonnellate.

I volumi di petrolio e gas hanno contribuito con 34,3 milioni di tonnellate, sorretti dalle importazioni di greggio per 19,6 milioni di tonnellate – in entrambi i casi con un guadagno percentuale di un punto – ma contrassegnato da una crescita del 31% del gas naturale liquido per 4,1 milioni di tonnellate.

Nel contempo i prodotti chimici liquidi ed i prodotti agricoli hanno chiuso con un ribasso del 9% a 2,5 milioni di tonnellate.

Il settore delle rinfuse secche, dominato dalle importazioni di materie prime dell'industria dell'acciaio, è diminuito del 12% sino a 9,43 milioni di tonnellate perché la Cina ha rifilato acciaio a buon mercato a tutto il mondo nella prima metà dell'anno.

I volumi sono stati toccati anche dalla conversione della centrale elettrica alimentata a carbone di Gardanne al carburante da biomassa.

I risultati relativi ai passeggeri sono aumentati del 4% sino a 2,09 milioni di unità, con le cifre inerenti alle crociere in aumento dell'8% per 1,189 milioni di unità.

I trasporti su traghetti – in ribasso dell'8% nel primo trimestre e del 3% dopo sei mesi – hanno chiuso ulteriormente in deficit dell'1% per 903.000 passeggeri dopo un incremento del 19% dei traffici algerini ed un ritorno alla normalità nei servizi per la Corsica.

Marsiglia alla ricerca di un flusso di entrate dal patrimonio storico

L'autorità portuale di Marsiglia Fos ha annunciato che lancerà un invito la prossima estate relativo a progetti a lungo termine finalizzati a risviluppare il terminal traghetti J1 e le aree adiacenti quali servizi innovativi nel cuore della città.

Poiché i servizi di traghetti internazionali attualmente situati presso lo J1 dovrebbero essere spostati presso il vicino Cap Janet nel 2020, il piano riflette "una maggiore ambizione" di preservare e guadagnare introiti dal portafoglio patrimoniale risalente dell'autorità portuale come supplemento ai ricavi delle attività portuali.

I principali nomi internazionali dell'architettura e dello sviluppo saranno contattati affinché presentino proposte culturalmente empatiche compatibili con la storia, l'attività e la localizzazione del sito.

Il progetto comprende un edificio a tre piani da 22.000 m^2, un piazzale da 10.000 m^2, 150 metri di banchina, un bacino di raccolta da 4.000 m^2 e, come opzione, 700 metri di banchina.

Dopo il termine di scadenza di dicembre 2017, i candidati saranno ridotti ad una lista ristretta prima della selezione finale da parte di una giuria internazionale a novembre di quell'anno.

(da: allaboutshipping.co.uk, 11 ottobre 2016)

TRASPORTO MARITTIMO

LE TARIFFE BASSE "CONDURRANNO AD UNA RIDUZIONE DELLA CONCORRENZA"

Secondo la ditta di analisi marittime Drewry, il settore containerizzato per ora resta competitivo, ma, se il senso di marcia per i margini dei vettori dovesse persistere, ciò inevitabilmente incrementerà la probabilità di un maggiore consolidamento del settore che comporterà minori possibilità di scelta per i caricatori e tariffe più elevate nel lungo periodo.

L'ultimo rapporto settimanale *Container Insight* sottolinea che la Hanjin Shipping "potrebbe continuare ad operare come vettore regionale interasiatico se il piano di sopravvivenza dovesse avere successo, ma i suoi giorni da importante soggetto globale nella classifica dei primi 20 operatori sono finiti".

Fra gli altri marchi che sono di fatto spariti dalle prime posizioni delle classifiche dei vettori questa estate c'è la CSCL (China Shipping Container Line) in seguito alla sua fusione con la Cosco, mentre la APL e la UASC sono adesso dei semplici sottomarchi di compagnie di navigazione più grandi dopo gli accordi rispettivamente con la CMA CGM e la Hapag-Lloyd, aggiunge la Drewry.

"Se includiamo sia la APL che la UASC all'interno delle loro nuove società-madri, si può dire che i primi 5 vettori marittimi in classifica adesso controllano approssimativamente il 54% della flotta mondiale di portacontainer" riferisce la Drewry.

"Guardando indietro, nel 2005 quella quota era del 36% circa e anche se la tendenza verso un maggiore concentramento è aumentata stabilmente nel corso degli ultimi 10 anni, è stata la recente attività di fusioni ed acquisizioni che l'ha spinta oltre la soglia del 50%".

Continua la Drewry: "Questa tendenza continuerà dal momento che i primi cinque vettori dispongono dei maggiori registri di ordinazioni e, come la storia ha dimostrato, della più grossa brama di acquisire altri vettori.

Altri vettori percorreranno la strada della Hanjin o andranno dietro alla APL ed alla UASC e prenderanno la decisione di chiudere le attività se il settore continuerà a produrre perdite.

Alla fine, ciò vorrà dire minore concorrenza dalla quale i caricatori potranno scegliere, ma non ne seguirà necessariamente che essi dovranno lottare con tariffe più alte, almeno non sul breve periodo".

Come riportato da *Lloyd's Loading List*, la società-madre della Maersk Line A.P. Møller-Mærsk ha recentemente annunciato una importante iniziativa di ristrutturazione che comprende una nuova attenzione alle acquisizioni come opzione preferita ai fini dell'espansione.

Come nota la Drewry, nel 2005 15 concorrenti avevano una quota cumulativa del 90% del mercato containerizzato Asia-Nord Europa, mentre nel 2015 i primi 10 vettori sono stati prossimi a controllare il 90% del mercato.

"È immaginabile che in qualche momento del futuro un ulteriore concentramento comporterà che il 90% del mercato Asia-Nord Europa venga controllato da appena cinque concorrenti, ed in quel momento i vettori avranno un potere sui prezzi molto maggiore di quanto non lo fosse in passato" sottolinea l'analista.

Conclude infine: "Il settore containerizzato resta per ora competitivo, ma se il senso di marcia per i margini dei vettori dovesse persistere, ciò incrementerà la probabilità di ulteriori fusioni ed acquisizioni ed un maggiore concentramento del settore.

Questo comporterà minori possibilità di scelta per i caricatori e tariffe più elevate nel lungo periodo".

(da: lloydsloadinglist.com, 4 ottobre 2016)

TRASPORTO FERROVIARIO

JEANS PER FERROVIA

Negli ultimi anni sono stati istituiti molti nuovi collegamenti diretti di trasporto merci ferroviario fra Cina ed Europa; essi sono attraenti quali alternative alle soluzioni per i carichi di trasporto aereo o marittimo.

Ora una società francese attiva nel settore dell'abbigliamento ha iniziato a spedire le proprie merci a Marsiglia per ferrovia.

I jeans venduti dalla catena francese di abbigliamento Kaporal presto saranno trasportati per ferrovia dai suoi impianti produttivi dell'Estremo Oriente all'Europa, come ha annunciato recentemente la ditta con sede a Marsiglia Kaporal.

Al fine di conseguire tale risultato, la Kaporal farà uso dei servizi offerti dall'impresa logistica Geodis, anch'essa francese.

Quest'ultima società ha fatto partire il suo primo treno merci in direzione ovest dalla città cinese di Wuhan a giugno.

Il viaggio per ferrovia di 11.300 km alla volta della destinazione di Venissieux-Saint-Priest, nei pressi della grande città francese di Lione, ha richiesto 18 giorni.

La tratta dalla Cina alla Francia è stata in gran parte inserita nella famosa Via della Seta.

Trasportando le merci via rotaia la ditta di abbigliamento è in grado di ridurre i tempi di viaggio complessivi, tagliare i propri costi e ridurre le dimensioni della sua cosiddetta impronta ecologica.

Il compito della Geodis in Cina è quello di raccogliere le merci presso vari fornitori e poi inviarle ad ovest sui treni.

La direttrice di trasporto corre attraverso Cina, Kazakhistan, Russia, Bielorussia, Polonia, Germania ed infine Francia.

Una volta arrivati là, i prodotti vengono spediti a Grans, nei pressi di Marsiglia, dove la Geodis gestisce una piattaforma logistica.

Da lì ogni anno vengono consegnati ai negozi della Kaporal 10 milioni di articoli di abbigliamento.

La società spera di movimentare in futuro tre convogli merci alla settimana carichi di abiti della Kaporal.

Secondo Kim Pedersen, vice presidente esecutivo della divisione trasporto merci ferroviario della Geodis, il primo viaggio dalla Cina alla Francia ha dovuto affrontare numerose difficoltà.

Così il treno ha richiesto non meno di 20 macchinisti nei sette paesi che ha attraversato.

Le locomotive, a loro volta, hanno dovuto essere cambiate otto volte.

Le merci hanno dovuto essere trasbordate tre volte alle frontiere, a causa della diversità degli scartamenti ferroviari coinvolti.

Pedersen ritiene che il nuovo collegamento di trasporto merci ferroviario fra Cina e Francia diventerà un'alternativa allettante alle attuali soluzioni di trasporto dei carichi su navi marittime, alle quali occorrono 30 giorni per raggiungere le loro destinazioni.

Ha inoltre sottolineato come le tariffe di nolo nel settore del trasporto marittimo siano tradizionalmente assai instabili.

Si riducono anche le emissioni di CO_2

Trasportando sempre più merci per ferrovia la Geodis implementa uno degli elementi centrali del proprio programma di responsabilità sociale.

Esso cerca di ridurre le emissioni aziendali di CO_2 ed il trasporto ferroviario dei carichi emette meno gas serra delle altre modalità di trasporto.

La riduzione dei citati gas serra è stato altresì uno dei principali fattori che hanno spinto la ditta di abbigliamento Kaporal a scegliere il trasporto per ferrovia.

Vincent Allal, responsabile della logistica della Kaporal, è dell'opinione che il trasporto via rotaia rappresenti una "autentica alternativa" alle soluzioni di trasporto merci aereo, che è stata una delle opzioni che la società aveva incluso nella propria valutazione delle sue esigenze di trasporto.

Anche i tempi di viaggio di approssimativamente 18 giorni sono molto accettabili per l'azienda ed oltre a ciò questo fa risparmiare altresì un po' di denaro, dal momento che i costi di trasporto sono dimezzati.

Senza calcolare poi la sostenibilità della soluzione.

Questa oggi svolge un ruolo sempre maggiore in azienda.

(da: transportjournal.com, 5 ottobre 2016)

TRASPORTO STRADALE

LA BREXIT FA LIEVITARE I PREZZI DELL'AUTOTRASPORTO INTERNAZIONALE DEL REGNO UNITO

Secondo l'analisi effettuata dalla specialista in autotrasporto europeo Freightex, l'indebolimento della sterlina dal momento del voto a favore dell'abbandono dell'Unione Europea ha notevolmente incrementato i costi del trasporto stradale internazionale del Regno Unito per coloro che pagano in sterline.

L'amministratore delegato Tim Phillips afferma che il voto del Regno Unito a favore della Brexit alla fine di giugno è stato il fattore dominante dell'ultimo trimestre per quanto attiene la determinazione dei prezzi del trasporto stradale internazionale del Regno Unito, principalmente perché ha comportato un immediato calo della sterlina da 1,30 a circa 1,18 euro, con una diminuzione di oltre il 10,2%.

Sebbene sia poi seguito un breve periodo di ripresa che ha riportato la sterlina a più di 1,20 euro, nelle ultime settimane si è assistito ad un ulteriore indebolimento della sterlina, dal momento che cresce la speculazione sul pieno impatto della Brexit, e la sterlina adesso viene scambiata al di sotto di 1,15 euro.

Poiché quasi l'80% della capacità attraverso la Manica viene assicurata da imprese con sede nel continente europeo, si sono verificati effetti prevedibili sui prezzi, ha dichiarato Phillips nella sua rivista trimestrale dei prezzi dell'autotrasporto attraverso la Manica del Regno Unito, pubblicata il 7 ottobre su *Lloyd's Loading List*.

"Abbiamo assistito ad un significativo movimento verso l'alto per i clienti che pagano nel Regno Unito in relazione a tutte le movimentazioni internazionali" ha detto.

"Il tasso delle esportazioni ha mostrato effetti sensazionali con un incremento del 16% dalla fine di giugno, forse esaltato dall'aumento delle attività di esportazione a causa del tasso di cambio più basso".

Tuttavia, adesso ci sono stati segnali di livellamento, con un lieve balzo all'indietro alla fine di settembre.

Nel contempo, l'incremento dei tassi di importazione era stato "più in linea con i movimenti del mero tasso di cambio, all'8% circa".

"Tuttavia, esso sta ancora salendo, cosicché aspettiamo di vedere l'entità dell'impatto" ha aggiunto.

A suo dire, i clienti che pagano in euro sono stati ovviamente meno colpiti dalla Brexit e dai movimenti del tasso di cambio.

I prezzi per le movimentazioni delle importazioni in entrata erano rimasti ragionevolmente statici nel corso del periodo, ma le direttrici di esportazione dal Regno Unito avevano assistito ad un aumento dell'8% per i clienti che pagano in euro, "forse riflettendo un miglioramento della domanda di esportazione nel corso degli ultimi mesi dal momento che i prodotti del Regno Unito erano diventati più convenienti in Europa" ha sottolineato.

In termini di prospettiva, Phillips afferma: "Le implicazioni della Brexit sono ancora poco chiare ed è troppo presto per prevedere come i costi del trasporto merci ne saranno toccati a medio termine.

Quello che è chiaro è come sia probabile che ogni proposta di aumento dei controlli alle frontiere od in dogana andrà rapidamente ad aggiungersi ai costi".

Phillips afferma che anche una recente decisione rafforzativa del gruppo OPEC finalizzata all'incremento dei prezzi del petrolio greggio potrebbe comportare un impatto se ciò passasse ai prezzi del diesel, sebbene ancora non ci sia alcuna prova di questo.

Nel corso di una notte, la sterlina ha sperimentato un "crollo improvviso" negli scambi asiatici, calando sino a 1,10 nei confronti dell'euro e si dice che sia crollata del 6% "nel giro di minuti" nei confronti del dollaro USA sino a 1,18, prima di riprendersi negli scambi europei il 7 ottobre sino a 1,11 euro e 1,24 dollari USA.

Il crollo improvviso è stato "verosimilmente innescato dai duri commenti sui termini di uscita del Regno Unito da parte del presidente francese François Hollande", in un momento in cui "i volumi sarebbero stati insolitamente magri"

ha dichiarato al sito web finanziario poundsterlinglive.com Adam Cole della RBC Capital.

Altri dannati sistemi di scambio automatizzati hanno reagito ad un lancio di notizie.

Alcuni analisti ritengono che l'euro e la sterlina siano avviati ad uniformarsi, tanto che si dice che la UBS preveda la quotazione di 1,20 per gli scambi Sterlina/dollaro per la fine del 2017 e di 1,00 per gli scambi euro/sterlina.

Il cosiddetto "orso della sterlina" John Wraith, analista della UBS, ritiene che l'attuale disavanzo delle partire correnti del Regno Unito "sia ancora insostenibilmente grande", quale conseguenza dell'affidamento del paese sulle importazioni rispetto alle esportazioni unitamente al fatto che il paese è un debitore netto del resto del mondo, come riferisce poundsterlinglive.com.

Come riferisce *Lloyd's Loading List*, le preoccupazioni in ordine alle conseguenze di una "Brexit difficile" hanno mandato la sterlina a ruzzolare sino ad un nuovo punto basso da 31 anni in qua rispetto al dollaro il 4 ottobre, ampliando le sue perdite del giorno precedente.

La scivolata del valore della sterlina ha fatto seguito alle dichiarazioni del primo ministro del Regno Unito Theresa May in occasione della conferenza annuale del Partito Conservatore, nella quale ha posto fine a settimane di congetture e ha rivelato che avvierà negoziati formali sulla Brexit con i leader dell'Unione Europea prima della fine di marzo del 2017.

La suddetta tempistica significa che il Regno Unito punta ad abbandonare l'Unione Europea entro l'estate del 2019.

La banca francese Société Générale ha dichiarato che la conferma che il governo del Regno Unito ha in programma di dare il via all'articolo 50 entro la fine del primo trimestre del 2017 aveva toccato la sterlina più duramente di quanto non ci si aspettasse.

Essa afferma che il governo del Regno Unito non stava mostrando alcun segnale di volersi spostare dalla propria posizione "in cui il controllo sull'immigrazione è la più difficile delle linee di negoziato in ordine all'abbandono dell'Unione Europea, che non saranno sacrificate o annacquate allo scopo di conservare l'accesso al mercato unico, in particolare riguardo ai servizi finanziari".

Gli esperti hanno avvertito che la posizione di Londra quale hub finanziario riceverebbe un duro colpo se il Regno Unito dovesse lasciare il "mercato unico" dell'Unione Europea.

Tuttavia, quell'accesso è subordinato all'accordo fra i paesi per lasciare che i cittadini dell'Unione Europea vivano e lavorino ovunque nel blocco.

Theresa May ai primi di ottobre ha dichiarato che la gente che parla di un "compromesso" fra il controllo dell'immigrazione e gli scambi commerciali con l'Europa guarda le cose "in modo sbagliato".

La sua vigorosa presa di posizione nei confronti della City è andata ad aggiungersi alle preoccupazioni degli investitori circa la cosiddetta "difficile Brexit", aggiunge *The Independent*.

Conner Campbell della SpreadEx ha dichiarato a *The Independent* che la prospettiva di una "difficile Brexit" compromette la sterlina, "data la solidità della tempistica della Brexit di recente annuncio e la fermezza con cui la May ha dichiarato la propria intenzione di perseguire il controllo alle frontiere anche se ciò dovesse significare la rinuncia alla posizione della Gran Bretagna nel mercato unico".

(da: lloydsloadinglist.com, 7 ottobre 2016)

TRASPORTI ED AMBIENTE

LE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE SI PREPARANO ALLE NUOVE REGOLE FINALIZZATE A RIDURRE LE LETALI EMISSIONI DI ZOLFO

Il settore del trasporto marittimo mondiale si sta preparando ad una fondamentale decisione normativa che potrebbe segnare una pietra miliare per la riduzione dell'inquinamento marino, ma che potrebbe quasi raddoppiare i costi del carburante in un settore che già sta vacillando a causa del suo peggiore declino da decenni a questa parte.

Il settore dello shipping è di gran lunga il maggiore emettitore mondiale di zolfo, dato che il contenuto di anidride solforosa (SO_x) nell'olio carburante pesante è fino a 3.500 volte più alto di quello degli ultimi diesel standard europei per gli autoveicoli.

Al fine di contrastare tale inquinamento, la Commissione per la Protezione dell'Ambiente Marino dell'IMO (International Maritime Organization) si riunirà a Londra dal 24 al 28 ottobre per decidere se imporre un tetto a livello mondiale alle emissioni di SO_x dal 2020 o dal 2025, cosa che farebbe scendere le emissioni di zolfo dall'attuale massimo di 3,5% di contenuto nel carburante allo 0,5%.

"Una grande nave in un giorno può emettere più anidride solforosa di tutte le nuove automobili che arrivano sulle strade mondiali in un anno" afferma Thomas Koniordos, responsabile delle soluzioni ambientali per le attività di navigazione di linea alla norvegese Yara International.

"Ci sono abbastanza ragioni per mettere un tetto alle emissioni" aggiunge Koniordos, la cui ditta realizza filtri utilizzati per pulire le emissioni esauste.

La riunione dell'IMO è stata organizzata perché la ICS (International Chamber of Shipping), l'associazione di categoria a livello mondiale degli armatori, il 6 ottobre ha dichiarato che l'IMO dovrebbe definire i dettagli di un impegno

finalizzato a tagliare al più presto possibile le emissioni di anidride carbonica (CO_2) derivanti dal settore del trasporto marittimo.

L'obiettivo, a detta della ICS, è quello di accrescere le sostanziali riduzioni della CO_2 già conseguite dal trasporto marittimo e di rendere obbligatorio il regime di riduzione della CO_2 dell'IMO che è già in vigore in tutto il mondo.

Il trasporto marittimo contribuisce con il 2,2% circa alle emissioni globali di CO_2, sostiene l'IMO, rispetto al 13% di SO_x ed al 15% delle emissioni di monossido di azoto.

Le grandi navi portacontainer da 15.000-18.000 TEU consumano fino a 300 tonnellate di carburante ad alto contenuto di zolfo al giorno in mare, mentre una superpetroliera da 300.000 tonnellate di portata lorda ne trangugia sino a circa 100 tonnellate al giorno.

Gli esperti in materia di salute affermano che lo zolfo è responsabile di malattie cardiache e polmonari letali.

La questione cova da più di un decennio ed i caricatori affermano che il settore si sta preparando all'introduzione prima o poi di una normativa più rigorosa a causa di pressioni politiche.

"La decisione probabilmente sarà di tipo politico: l'Unione Europea sta spingendo molto per il 2020" dichiara Arthur Bowring, amministratore delegato dell'Associazione Armatori di Hong Kong.

Europa e Cina inaspriscono le regole

L'Unione Europea ha già stabilito che il requisito dello 0,5% di zolfo sarà applicato nel 2020 entro le 200 miglia nautiche (370 km) dalle coste degli stati membri dell'Unione Europea, a prescindere da quello che l'IMO deciderà.

Anche la Cina, patria dei più attivi porti containerizzati del mondo, domanda carburanti più puliti.

Le autorità di Shenzhen, il terzo maggiore porto containerizzato mondiale, hanno introdotto controlli più severi nel mese di ottobre, richiedendo che le navi che vi fanno scalo non utilizzino carburante con un contenuto di zolfo superiore allo 0,5%.

Gli armatori possono conformarsi ai controlli più rigorosi abbandonando i fangosi e ricchi di zolfo carburanti cosiddetti bunker a favore del diesel o del gas naturale liquido ovvero installando filtri per pulire le emissioni esauste.

Un cambiamento del carburante impone costi extra al già problematico settore del trasporto marittimo, che ha assistito a fallimenti di alto profilo come quello

della sudcoreana Hanjin così come a casi di navi incagliate con l'equipaggio lasciato a bordo di navi non pagate e non rifornite.

Secondo le cifre fornite dal broker marittimo Clarkson, l'uso del diesel a basso contenuto di zolfo al posto del bunker su una superpetroliera della classe VLCC darebbe un impulso ai costi del carburante di circa il 44% da una media di 212 dollari USA per tonnellata quest'anno per l'olio carburante pesante a 379 dollari USA per tonnellata per il gasolio.

Per i mercati del commercio del petrolio, il passaggio al carburante a basso contenuto di zolfo "ridurrà notevolmente la domanda di bunker da qui al 2020 e farà aumentare la domanda di gasolio e carburanti alternativi fra cui il gas naturale liquido" ha detto Christopher Haines, responsabile petrolio e gas della BMI Research.

(da: theloadstar.co.uk, 6 ottobre 2016)

INDUSTRIA

DEMOLIZIONI DI NAVI PORTACONTAINER A LIVELLO RECORD NEL 2016

Secondo il broker marittimo specializzato Braemar ACM, le demolizioni di navi portacontainer hanno raggiunto un livello da record nel 2016, avendo già superato l'anno del record precedente con diversi mesi ancora a venire, nonché di oltre tre volte la tendenza storica di circa l'1% annuo.

Ciò sembra porre fine, almeno temporaneamente, alla politica degli armatori di astenersi dal rottamare le navi a causa del basso prezzo dell'acciaio.

Finora, quest'anno, sono state inviate ai cantieri navali di demolizione 147 portacontainer, che equivalgono alla rimozione dal mercato di 507.000 TEU.

Questo, rispetto alla cifra di 185.000 TEU nel 2015 ed all'attuale record annuale registrato nel 2013 quando venne perduta una capacità di 427.000 TEU.

"Riguardo all'intera annata, stimiamo che nel 2016 possa essere tolta dalla flotta cellulare una capacità commerciale nell'ordine di 670.000 TEU" ha detto a *Lloyd's Loading List* Jonathan Roach, un analista della Braemar.

Nel conteggio sono comprese sia le navi post-Panamax da 10.000 TEU ed oltre del settore navi portacontainer ultra-grandi, sia le navi più piccole Panamax e feeder.

"In termini percentuali di capacità commerciale rimossa nel 2016, questo rappresenterà il 3,4% della flotta navale containerizzata globale, mentre la tendenza storica è di approssimativamente nell'ordine dell'1% annuo".

Roach afferma che il divario fra la riduzione derivante da demolizioni di TEU e la capacità di nuove costruzioni immesse nel mercato si è stabilmente ampliato negli ultimi anni ma che "il 2016 costituisce un'eccezione a causa delle minori consegne e di rottamazioni notevolmente maggiori".

Alla domanda relativa a perché gli armatori erano stati più pronti a rottamare le navi portacontainer nel 2016 rispetto agli anni precedenti, Roach ha risposto: "Il depresso mercato containerizzato ha comportato un impatto negativo sulle tariffe di noleggio a termine, e pertanto sono state demolite più navi.

Anche un numero maggiore di navi Panamax è stato demolito nel 2016 e questo ha spinto verso l'alto la capacità complessiva in TEU rimossa quest'anno.

Per il 2017/2018, prevediamo un rallentamento marginale delle demolizioni rispetto al 2016, per quanto se i proventi da noleggi a termine dovessero aumentare, anche marginalmente, il numero delle navi poste in vendita a fini di demolizione potrebbe notevolmente ridursi.

Il mercato è molto fluido; se i proventi derivanti dalle navi si incrementano, le demolizioni si fermano e viceversa" ha aggiunto.

Roach sostiene che le consegne di nuove navi nel settore delle navi portacontainer ultra-grandi nel 2016 potrebbe superare i 700.000 TEU: la cifra esatta sarebbe di 737.000 TEU.

"In termini di mercato nel suo complesso, si stima che il volume di capacità in TEU da aggiungere a causa delle consegne di nuove navi nel 2016 sia di 1,1 milioni di TEU.

Ciò comporterà una crescita netta della flotta nel 2016 di approssimativamente il 2,2% rispetto all'8% nel 2015 ed al 5% nel 2017".

Roach reputa che, attualmente, fra il 5 ed il 6 per cento della flotta navale containerizzata globale viene tenuto fuori servizio.

"È probabile che la flotta inattiva si mantenga a questo livello o si contragga marginalmente nel 2017/18" conclude.

(da: lloydsloadinglist.com, 12 ottobre 2016)

LOGISTICA

LA DEUTSCHE POST DHL ACQUISISCE LA UK MAIL PER 315 MILIONI DI DOLLARI

Il maggior gruppo europeo di posta e logistica, Deutsche Post DHL, ha raggiunto un accordo finalizzato all'acquisizione del gruppo UK Mail, uno dei maggiori operatori integrati di posta e consegna pacchi all'interno del Regno Unito.

La Deutsche Post DHL ha dichiarato che l'acquisizione "apporterà la propria competenza nel commercio elettronico e nella consegna di colli unitamente alle esistenti base clientelare e rete della UK Mail, realizzando un notevole valore azionario".

Il gruppo tedesco afferma che l'acquisizione della UK Mail "rafforza la posizione nel mercato europeo della DHL Parcel, aggiungendo una presenza commerciale ed operativa che comprende capacità di raccolta e consegna nel Regno Unito, il maggior mercato di commercio elettronico d'Europa, ed accresce le proposte del valore della clientela dei gruppi Deutsche Post DHL e UK Mail", rafforza la posizione nel mercato britannico della UK Mail e "realizza notevoli vantaggi di sinergia".

Jürgen Gerdes, consigliere di amministrazione del gruppo Deutsche Post DHL, afferma: "L'espansione in atto della nostra rete di consegna colli in Europa è indotta dall'incremento della domanda nell'ambito della nostra base clientelare di commercio elettronico per le consegne transfrontaliere.

Il gruppo Deutsche Post DHL, quale leader del mercato dei colli in Germania, ha già stabilito una solida posizione in un certo numero di paesi europei.

La UK Mail è un'attività ben gestita nonché un fornitore affermato di servizi di consegna di qualità nel Regno Unito ed offre un complemento adeguato alla nostra offerta integrata.

Con questa acquisizione, amplieremo ulteriormente la nostra rete ed avremo un saldo appoggio nei tre maggiori mercati di commercio elettronico d'Europa, il Regno Unito, la Germania e la Francia, che rappresentano oltre il 60% delle vendite al dettaglio online nel continente".

Il gruppo Deutsche Post DHL ha offerto un pagamento di 4.40 sterline per azione della UK Mail per 242,7 milioni di sterline (315 milioni di dollari USA), che rappresenta un sovrapprezzo del 43,1% rispetto al prezzo di chiusura delle azioni della UK Mail il 27 settembre scorso.

È stato detto che gli amministratori della UK Mail intendono esprimere l'unanime raccomandazione che gli azionisti della società accettino l'offerta.

La DHL Parcel è la società leader nel settore della consegna di colli in Germania, che è il maggiore mercato europeo quanto a volumi della consegna di colli, e ha ampliato la propria rete transfrontaliera dal 2014 sino a coprire 18 paesi europei.

È stato affermato che la società "è stata la pioniera di un certo numero di soluzioni innovative, dalla consegna il giorno stesso e ad un momento determinato alle stazioni di imballaggio automatizzate ed ai negozi di deposito colli che massimizzano la convenienza della consegna".

La UK Mail, fondata nel 1971 dall'attuale presidente Peter Kane, dispone di una rete di oltre 50 siti nel Regno Unito, compreso un hub nazionale automatizzato a Ryton che è in grado di lavorare sino a 20.000 colli all'ora.

La UK Mail offre alle imprese clienti un servizio integrato unico con un'ampia gamma di opzioni di consegna attente alla tempistica e sicure per colli e lettere.

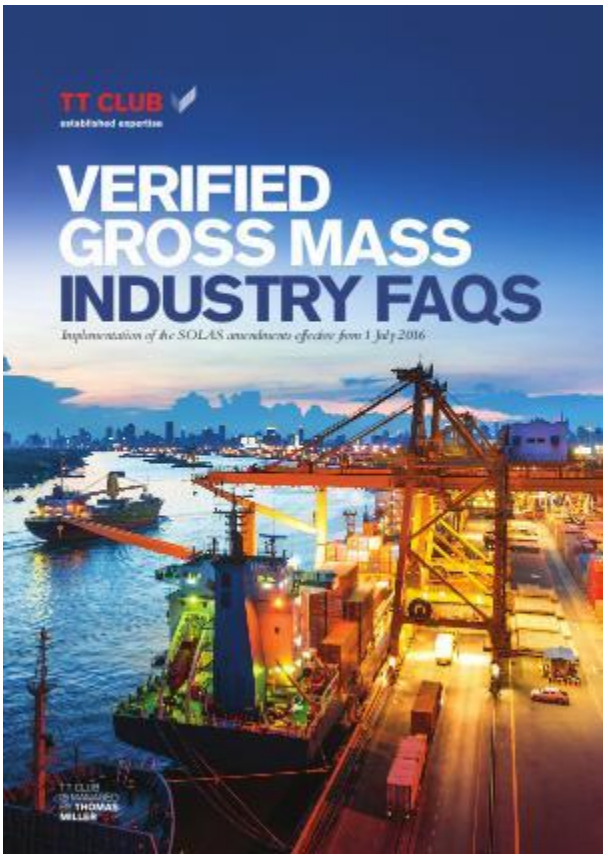
(da: lloydsloadinglist.com, 29 settembre 2016)

LEGISLAZIONE

PROGRESSI NELL'ATTUAZIONE DELLA MASSA LORDA VERIFICATA

Secondo il TT Club, specialista in gestione del rischio nel settore del trasporto merci, bisogna fare ancora molto lavoro per conseguire un'accurata certificazione ed un'attuazione universale delle nuove regole sulla pesatura dei contenitori che sono entrate in vigore il 1° luglio dal momento che il periodo trimestrale di assestamento sta per terminare.

L'organismo, da lungo tempo paladino della causa di un trasporto containerizzato più sicuro nonché assicuratore leader nel campo del trasporto merci internazionale, sottolinea come il periodo trimestrale di assestamento suggerito dall'IMO ai suoi stati membri stia per terminare il 1° ottobre, durante il quale le autorità competenti erano state spinte ad adottare un approccio "pratico e pragmatico" all'attuazione della revisione della SOLAS che stabilisce che tutti i contenitori imballati debbano disporre di una massa lorda verificata prima di essere stivati a bordo di una nave.



Il TT Club ritiene che, sebbene il livello riferito di conformità dall'introduzione della massa lorda verificata il 1° luglio "sia stato incoraggiante, molto ancora dev'essere fatto per conseguire un'accurata certificazione ed un'attuazione universale delle nuove regole".

Il TT Club ha osservato che una recente dichiarazione da parte dell'associazione di categoria della navigazione di linea, il WSC (World Shipping Council), unitamente con i riscontri di vari terminal container, ha indicato che l'attuale tasso di conformità arriva fino al 95%.

Come riporta *Lloyd's Loading List*, il WSC ha dichiarato in occasione di una riunione della sottocommissione dell'IMO all'inizio di settembre che la richiesta

rivolta ai caricatori di produrre una massa lorda verificata per ogni container imballato presentato alle linee di navigazione per la spedizione era stata soddisfatta "senza alcun apprezzabile disservizio per le filiere distributive containerizzate internazionali".

Inoltre, è stato sottolineato come il tasso di conformità sia aumentato stabilmente dal 1° luglio in poi ed il WSC confida che questa crescita possa continuare.

Parlando in occasione della ricezione del Premio Assicurazioni Marittime di Lloyd's List per il lavoro del TT Club sulla massa lorda verificata, il direttore gestione rischio Peregrine Storrs-Fox ha commentato: "Questo elevato grado di consapevolezza dei requisiti per la massa lorda verificata ed i segnali esterni di conformità sono infatti incoraggianti.

Tuttavia resta da vedersi se le masse lorde verificate sono accurate, rappresentando il risultato di un vero processo di pesatura, a prescindere da quali dei due metodi permessi venga adottato".

Storrs-Fox afferma che è noto che certi terminal e vettori si sono dovuti confrontare con i caricatori nel corso dei tre mesi iniziati a luglio nei casi in cui le imprecisioni erano evidenti.

Il TT Club aggiunge che i riscontri aneddotici suggeriscono che i caricatori stanno, per lo più, semplicemente aggiungendo la tara del contenitore al peso dichiarato in precedenza del carico per giungere ad una massa lorda verificata.

"Anche se è positivo che i caricatori riconoscano la differenza fra la polizza di carico o i pesi per la dichiarazione doganale e la massa lorda verificata, è insufficiente limitarsi ad aggiungere la massa del contenitore.

Il settore deve potre contare su masse lorde verificate autenticate rispetto alla attuale massa di contenitori imballati ottenuti mediante un controllo del peso al fine di disporre di un quadro reale della conformità" ha detto Storrs-Fox.

Il WSC ha inoltre riferito che ci sono state alcune difficoltà riguardo alle comunicazioni informatiche, che restano significative.

Sono state espresse preoccupazioni in ordine al fatto che alcuni terminal devono ancora implementare il format messaggistico raccomandato BAPLIE 2.2 EDIFACT, cosa che sostanzialmente limita la loro capacità di comunicare le masse lorde verificate ai vettori.

"Dove questo si verifica, il TT Club sollecita un'azione immediata fra le controparti per risolvere la situazione, non da ultimo perché ciò ostacolerà la fornitura della prova di conformità da parte delle varie autorità statali di controllo dei porti" sostiene l'organismo.

Successivamente al periodo di tre mesi raccomandato dall'IMO di applicazione "con tocco lieve" che termina il 1° ottobre, fa rimarcare Storrs-Fox, "resterà l'esigenza per i regolatori di tutto il modo di persistere nel proprio lavoro finalizzato a realizzare uno standard uniforme di applicazione, compresa la coerenza dello spazio di discrezionalità dato ai caricatori che non si conformano.

Anche adesso, sarebbe preziosa la fornitura di una guida nazionale su tali materie, laddove essa deve ancora essere data".

Le linee guida pubblicate dal TT Club, in collaborazione con il WSC, l'associazione dei novimentatori di carichi ICHCA ed il GSF (Global Shipper Forum) sotto forma di domande più frequenti, unitamente ad ulteriori esaurienti informazioni sulla regolamentazione relativa alla massa lorda verificata, sono disponibili consultando il sito: http://www.ttclub.com/loss-prevention/container-weighing.

(da: lloydsloadinglist.com, 30 settembre 2016)

STUDI E RICERCHE

I PORTI AGGIUNGONO 214 MILIONI DI TEU DI NUOVA CAPACITÀ

Un nuovo rapporto della DS Research ha accertato che i progetti in corso di costruzione nel settore dei terminal container aggiungeranno 214 milioni di TEU alla capacità portuale globale entro la fine del 2018.

La sorprendente cifra in questione si può leggere nel rapporto "*Container Terminal Project Pipeline 2016*" pubblicato dalla DS Research con sede in Germania.

Secondo il rapporto, il numero dei progetti si è incrementato dall'anno scorso, ma la probabilità che tutti quanti possano essere completati "sta diminuendo a causa di una domanda che persiste ad essere debole".

Il rapporto identifica un gruppo di progetti in cantiere pari a quasi 440 progetti singoli il cui completamento è in programma fra il 2016 ed il 2021, che andrebbero ad aggiungere 4050 milioni di TEU di ulteriore capacità di movimentazione di container in tutto il mondo.

Sono stati identificati altri 21° progetti in programma oltre il 2021 ma essi sono per lo più nella fase di pianificazione generale.

La cifra di 405 milioni di TEU è molto grande e *World Cargo News* ha cercato ulteriori informazioni.

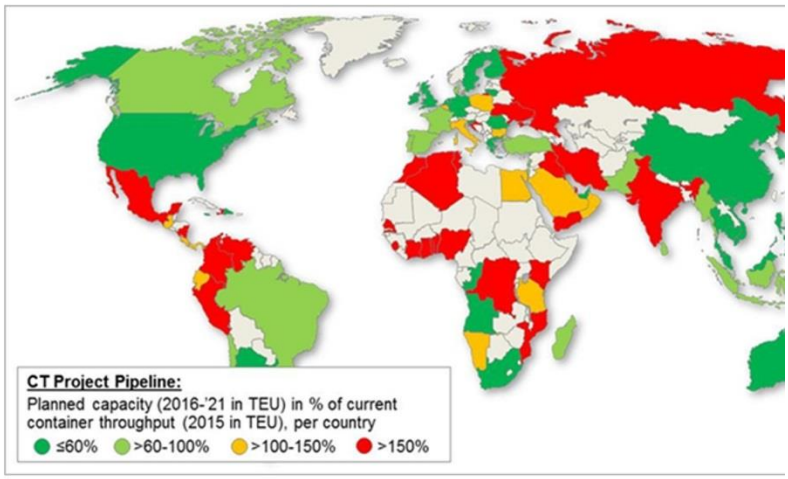
L'autore Daniel Schäfer ha detto che circa l'80% dei progetti inclusi nel rapporto hanno un dichiarato incremento mirato di capacità.

Riguardo al 13% dei progetti l'incremento di capacità è stato calcolato in base alla lunghezza della linea di banchina aggiuntiva utilizzando paramteri di prestazione per tipologia portuale (ad esempio trasbordo, varco, porto di raccordo) mentre il 7% della cifra di 405 milioni di TEU è stata stimata derivandola da altre informazioni.

Il gruppo di progetti è incredibilmente ambizioso alla luce delle attuali condizioni del mercato e la DS Research sottolinea come esso si confronti "con il risultato produtivo globale pari a quasi 648 milioni di TEU conseguito nel 2015".

Chiaramente non tutti i progetti saranno completati e World Cargo News ha già notato che alcuni sviluppi come il T4 di Jebel Ali abbiano rallentato o siano stati sospesi.

Tuttavia, le cifre della DS Research relative ad altri 214 milioni di TEU di nuova capacità che dovrebbero entrare in servizio entro il 2018 si riferiscono "a progetti in costruzione" il completamento dei quali è in programma entro la fine del 2018.



"Abbiamo classificato la maggior parte dei progetti in costruzione come progetti validi" afferma Schäfer. "Tutti gli altri progetti sono incerti nel senso che finora non è stato investito alcun importo significativo di denaro".

Aggiunge Schäfer: "Negli ultimi 3-4 anni una moderata crescita della domanda è stata annullata dalle favorevoli condizioni finanziarie che hanno comportato la realizzazione di un eccesso di capacità nel settore dei terminal container. Lo sviluppo della domanda nel 2016 determinerà probabilmente il ritmo e la portata con cui gli operatori terminalistici regoleranno la spesa in investimenti dal 2018 in avanti".

Per quanto riguarda l'ubicazione geografica dei luoghi in cui sta avvenendo lo sviluppo, "i paesi in Europa, Nordamerica e nell'Estremo Oriente per lo più comprendono un modesto quantitaivo di progetti imminenti che non superano il 60% dell'attuale produzione containerizzata di ciascun paese.

I piani più ambiziosi per i nuovi terminal container sono stati elaborati per l'intera regione del Canale di Panama, il Golfo Persico, il Golfo di Guinea e l'India. Qui la capacità di nuova costruzione dovrebbe superare i risultati containerizzati conseguiti nel 2015, nel caso in cui tutti i progetti in programma vengano completati come annunciato" afferma la DS Research in un comunicato stampa.

Per le imprese ed i lettori che volessero individuare i progetti per regione, i dati sono presentati in Excel, in modo he possano essere raggruppati e mostrati per gruppo/regione geografica come richiesto.

Il rapporto è disponibile sul sito web www.dsresearch.de.

(da: worldcargonews.com, 29 settembre 2016)

TECNOLOGIA INFORMATICA

I SERVIZI INFORMATICI BASATI SULLA NUVOLA SONO UNA CONDIZIONE IMPRESCINDIBILE CON L'EVOLVERSI DELLE FILIERE DELLA DISTRIBUZIONE

Le infrastrutture informatiche basate sulla nuvola potrebbero migliorare le prestazioni della filiera distributiva, ma la loro implementazione non è semplicissima, secondo Michael Massimino, direttore dell'informatica alla Telogis.

Parlando in occasione di un webinar della EFT, Massimino ha detto che nel giro di una notte dall'iscrizione alla piattaforma per le ordinazioni della Oracle il sistema era funzionante: tuttavia, la Telogis, che fornisce hardware per la localizzazione dei veicoli a settori come l'autotrasporto, ci ha messo di più per cominciare davvero ad usare il sistema.

"Quando abbiamo iniziato il nostro percorso di transizione alla nuvola, pensavamo davvero di poter fare a meno del sistema originario, saltare sulla piattaforma di Oracle ed essere sulla giusta via" afferma Massimino.

"Ma poi abbiamo cominciato a considerare i nostri requisiti di attività ed abbiamo capito che non stavamo solamente cambiando sistema ma anche spostando le prassi relative alle attività.

Questo processo ha comportato l'effettuazione di numerose riunioni culminate in un documento di 80 pagine".

Massimino stima che ci è voluto un anno per coordinare i vari livelli di integrazione ed implementazione.

Marco Rossi, direttore della nuvola della filiera distributiva per lo sviluppo del prodotto EMEA alla Oracle, concorda sul fatto che l'implementazione sia dipesa dalla complessità dell'organizzazione.

"I processi iniziali possono essere difficili, ma i vecchi sistemi da punto a punto richiedono una transizione ogni volta che si verifica un cambiamento nel processo delle attività, mentre la nuvola non lo fa" afferma Rossi.

"Questa, sostanzialmente, è la differenza ed è decisiva in un mondo che cambia continuamente i modelli di attività".

In un libro bianco pubblicato dalla Ti (Transport Intelligence) si legge che la visibilità ed il livello di comprensione dei dati forniti dalle piattaforme di nuvola siano fondamentali per le ditte che vogliono riuscire in un ambiente in cui crescono le domanda dei clienti ed i riscontri delle opinioni sui social media.

"È davvero importante per le società fornire una costante esperienza al cliente" dichiara Rossi.

"I clienti vogliono un panorama completo della filiera distributiva.

È più difficile trovare nuovi clienti che conservare quelli vecchi.

Pertanto, bisogna fornire le prestazioni di cui ogni cliente è alla ricerca, con un'unica visione per il cliente.

Dove prima l'attenzione della filiera distributiva si concentrava sull'efficienza operativa, ora essa si sta spostando più verso l'elasticità".

Nel libro "Ecosistemi ed evoluzione" della Ti si sostiene che il settore della logistica deve sbarazzarsi dei sistemi originari e sfruttare sviluppi di servizi informatici a nuvola, che non solo ampliano la visibilità ma mantengono la coesione lungo le filiere distributive.

Rossi afferma che i sistemi della Oracle usavano una messaggistica standardizzata che poteva essere alterata per funzionare con un altro sistema a nuvola ed il libro bianco concorda sul fatto che questa capacità di ovviare agli errori di interpretazione nonché di fornire risposte definitive eliminerebbe il principale impedimento ad una autentica visibilità della filiera distributiva: la mancanza di standardizzazione fra sistemi.

"Originariamente, abbiamo un contesto di flussi di sistema" dichiara Rossi.

"Questi processi sono simili a quelli utilizzati dalla maggior parte dei sistemi.

Alcuni possono richiedere più dati, alcuni possono richiederne meno, ma la messaggistica inviata dovrebbe essere chiara in tutti i sistemi".

Il libro bianco aggiunge che con la proliferazione degli strumenti mobili, che trasmettono continuamente informazioni, la tecnologia della nuvola dovrebbe sviluppare "ecosistemi" che consentano alle ditte di fare evolvere le loro filiere distributive.

Esso sottolinea altresì che la visibilità così assicurata raggiungerebbe i margini della filiera distributiva, il che vorrebbe dire che i clienti ed i dirigenti operativi potrebbero determinare precisamente dove si verificano i contrattempi: una necessità che è stata ampiamente dimostrata nel corso delle crisi della Hanjin.

Tuttavia, esso avverte altresì che le ditte dovrebbero evitare la tentazione di concentrarsi sui dati a livello granulare.

Un ecosistema efficace, sostiene, "si aprirà un varco attraverso le sciocchezze granulari e richiamerà l'attenzione sulle eccezioni nelle filiere distributive".

Gli allarmi proattivi relativi ad eventi quali il ritardo nella produzione o il dirottamento delle spedizioni consentono ai gestori della filiera distributiva di riprogrammare o reindirizzare le ordinazioni.

Nondimeno, anche se i sistemi che assicurano risposte generali in tempo reale sono l'ideale, restano poco comuni nel settore.

Massimino afferma che l'adozione di un sistema basato sulla nuvola ha migliorato l'esperienza del cliente e ha consentito alla società di sbarazzarsi di prassi lavorative inefficienti.

Quando c'era il vecchio sistema originario, il personale adibito alle vendite richiedeva informazioni che i clienti potrebbero non voler divulgare prima che esso possa infine fornire loro una quotazione.

"Attraverso la nuvola, siamo in grado di ristrutturare i nostri processi ed eliminare le pratiche di cui i clienti non sono contenti" ha aggiunto.

"Abbiamo sperimentato qualche problema di crescita ma abbiamo imparato un mucchio di cose riguardo ai desideri ed alle esigenze dei nostri clienti".

Un potenziale impedimento a prestazioni ottimali della nuvola può derivare dal punto in cui le reti si interconnettono con la pubblica amministrazione, sostiene la Ti, dal momento che cattive prassi restrittive ed un mediocre quadro normativo hanno fatto sì che le agenzie doganali di tutto il mondo dovessero servirsi di sistemi di diverse generazioni indietro rispetto a quelli delle piattaforme commerciali.

(da: theloadstar.co.uk, 7 ottobre 2016)

IN CALENDARIO

▪ 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.