



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

7 AGOSTO 2015

Nuovo consorzio agenzie-operatori per il rilancio di Taranto

Taranto - Nasce Ionian Shipping Consortium. Ne fanno parte: Barion, Vincenzo Caffio, Mantua & De Iacovo Shipping, Melucci Shipping, M-Log Italia, Nicola Girone della famiglia Gennarini e Pentashipping.

Taranto - Sette agenzie marittime di Taranto hanno costituito un consorzio con l'obiettivo di lavorare al rilancio del porto, favorire i progetti del settore e incentivare a Taranto una cultura dell'economia marittima intesa come fonte di sviluppo per la città segnata dalla crisi Ilva. Si chiama **Ionian Shipping Consortium** e ne fanno parte le società Barion, Vincenzo Caffio, Mantua & De Iacovo Shipping, Melucci Shipping, M-Log Italia, Nicola Girone della famiglia Gennarini e Pentashipping. Altre due imprese hanno chiesto di entrare nel consorzio, si stanno studiando alleanze con imprese portuali, e c'è già l'adesione di una serie di operatori: 14 raccomandatari marittimi, 3 spedizionieri doganali, 2 periti navali e un broker marittimo. Isc - la sigla del consorzio - «vuole ricreare a Taranto profili tecnico-

intellettuali della filiera marittima che abbiano valore aggiunto e che per tanto tempo sono stati appannaggio esclusivo, anche in termini di ricavi economici, di altre realtà regionali».

«Vogliamo sostenere le iniziative delle istituzioni e degli altri attori pubblici per il rilancio dell'area portuale di Taranto», dichiarano i rappresentanti dello Ionian Shipping Consortium, la nuova realtà costituita a Taranto dagli operatori del settore. «Il core business - si affermano - saranno lo shipping ed il chartering, cioè i servizi tecnico-commerciali

connessi al ciclo nave e le prestazioni ausiliarie dei traffici marittimi». Lanciata anche una proposta di collaborazione ai grandi committenti del porto a partire dall'Ilva. In proposito, i rappresentanti del consorzio evidenziano che i commissari dell'Ilva, dopo venti anni di rapporti definiti difficili col gruppo Riva - rapporti che hanno avuto anche risvolti giudiziari - hanno «finalmente cambiato passo nei confronti degli operatori di Taranto, assegnando loro opportunità pratiche». Ma il progetto sul quale il nuovo consorzio lavorerà, riguarda la «riqualificazione effettiva del rapporto tra città e mare, quest'ultimo inteso come strumento di crescita e di sviluppo». L'idea di fondo, si evidenzia, è «ad ovest un grande porto con spazi per la logistica e la retroportualità e ad est la connessione col centro storico di Taranto e le potenzialità turistiche e diportistiche». Specie dopo che il ministro della Difesa, Roberta Pinotti, lunedì scorso a Taranto ha dato l'ok alla cessione della banchina della stazione torpediniere del Mar Piccolo dalla Marina Militare al Demanio marittimo e all'Autorità portuale di Taranto per riconvertirla ad infrastruttura per la nautica da diporto e l'attracco delle navi da crociera di media grandezza. Una riconversione che, secondo uno studio di fattibilità dell'Authority, costa 30 milioni che ora devono essere cercati dal Tavolo istituzionale Taranto costituito da presidenza del Consiglio, ministeri, Regione Puglia ed enti locali.

Avviata la seconda fase della gara per il nuovo terminal intermodale del porto di Gioia Tauro

Nella prima fase la sola Sogemar del gruppo Contship Italia ha presentato un progetto preliminare

inforMARE - L'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha pubblicato il bando di gara relativo alla progettazione, esecuzione e gestione del nuovo terminal intermodale dello scalo portuale calabrese. L'ente ha reso noto che in seguito alla prima fase di gara che ha visto la sola Sogemar Spa - società che fa capo a Contship Italia, il gruppo che attraverso la filiale Medcenter Container Terminal (MCT) gestisce il container terminal del porto di Gioia Tauro - presentare il proprio progetto preliminare redatto come da bando pubblico sulla base delle indicazioni richieste dallo studio di fattibilità disposto dall'ufficio Tecnico dell'Autorità Portuale, ora è stato dato avvio al secondo step. In questa seconda fase è richiesta la presentazione in gara, entro il 30 ottobre 2015 alle ore 12, dell'offerta economicamente più vantaggiosa di un progetto definitivo redatto sulla base delle indicazioni poste in essere nel progetto preliminare, in base a quanto previsto dalla procedura di project financing.

L'ente portuale ha sottolineato che il nuovo terminal intermodale sarà un'infrastruttura strategica complementare all'attività di transhipment dei container svolta dal porto ed avrà il compito di intercettare quei traffici movimentati tra l'Estremo Oriente e l'Europa attualmente gestiti dai porti di Rotterdam ed Anversa. L'obiettivo, con la realizzazione del terminal intermodale, è di fare di Gioia Tauro un varco intermodale comunitario inserito nell'asse transeuropeo del corridoio Helsinki - La Valletta, come nodo di rilevanza nazionale e crocevia europeo di diverse modalità di trasporto.

L'autorità portuale ha rilevato che il mercato potenziale di riferimento del nuovo terminal si aggira intorno ad un volume di container pari a 1.028.768 teu ed ha evidenziato che tra i positivi risultati che questo investimento potrà offrire al territorio vi sono le prospettive occupazionali che si aggirano intorno ai 139 occupati in 10 anni, per poi giungere a 338 nei successivi venti.

Organizzato in base alle modalità del project financing, l'appalto rientra tra le opere previste dal Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale e ha un finanziamento complessivo di 40 milioni di euro. Di questi, 20 milioni di euro, sotto forma di contributo pubblico, sono a carico dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, derivanti dal PON Reti e Mobilità 2007-2013, mentre gli altri 20 milioni di euro dovranno essere investiti dal soggetto privato.

Il nuovo terminal intermodale si estenderà nel territorio compreso tra i Comuni di Gioia Tauro e di San Ferdinando. Si svilupperà, in parte, all'interno del porto, nell'area doganale in concessione al terminalista Medcenter Terminal Container e nella zona dell'interporto. Occuperà una superficie pari a 325 mila metri quadrati e avrà una lunghezza complessiva di nuovi binari di 3.825 metri, dei quali 2.761 metri in area terminal contenitori e di 1.064 metri nel terminal intermodale. È previsto il raccordo ferroviario ai capannoni per consentire il carico e scarico di vagoni al suo interno e l'inserimento nei tre binari esistenti di deviatori, in modo tale da rendere indipendente l'utilizzo dei

singoli binari.

La nuova opera dovrà essere realizzata entro 18 mesi dal verbale di consegna dei lavori ed il soggetto aggiudicatario avrà una concessione di durata trentennale. Tra gli elementi strategici richiesti per la buona gestione del terminal è stata prevista la centralizzazione delle operazioni ferroviarie che saranno affidate ad un unico gestore, appunto quello privato che si aggiudicherà la gara, che potrebbe anche coordinare il tratto di raccordo tra San Ferdinando e il porto con la rete ferroviaria nazionale. (cfr)

Bruxelles dice no al porto offshore di Venezia

Bocciata dalla Commissione Europea la richiesta di co-finanziamento per il progetto definitivo dello scalo d'altura nonostante i 9,6 milioni stanziati per le mama vessel

Il progetto del nuovo porto offshore di Venezia fortemente sponsorizzato dal presidente della locale Autorità Portuale, Paolo Costa, ha ricevuto una netta bocciatura dalla Commissione Europea.

Nonostante appena pochi giorni sia stato annunciato in pompa magna lo stanziamento di 9,7 milioni di euro ricevuto come co-finanziamento per la progettazione e

costruzione delle prime mama vessel nell'ambito della call 2014 del programma Connecting Europe Facility (CEF), l'Autorità Portuale di Venezia ha dimenticato però di dire che contestualmente Bruxelles ha detto invece no alla richiesta di fondi per la progettazione definitiva del Venice Offshore Onshore Terminal.

Lo si apprende da un documento ufficiale della stessa Commissione Europea nel quale viene bocciata la richiesta di co-finanziamento al 50% delle spese previste (pari a 8 milioni di euro) per la stesura del disegno progettuale definito relativo alla nuova infrastruttura portuale galleggiante per container e prodotti petroliferi da posizionare 8 miglia al largo della costa lagunare. Il documento spiega che questo studio sarebbe preliminare alla costruzione del terminal container onshore a Marghera, del molo frangiflutti, del terminal container offshore e del terminal per la movimentazione delle rinfuse liquide.

La commissione esaminatrice dei progetti meritevoli di co-finanziamento nell'ambito dell'ultimo programma Connecting Europe Facility (va ricordato che l'Europa ha promosso 13 progetti italiani assegnando risorse pari a circa 1,5 miliardi a fronte di richieste complessive per 6,8 miliardi relativi a 71 progetti) spiega anche le ragioni della bocciatura. Sempre nello stesso documento si legge infatti che "la rilevanza dell'azione proposta (il progetto del porto offshore, ndr) è buona perché coerente con le priorità delle reti Ten-T" ma "non è sufficientemente chiaro quanto sia vicina a una concreta attuazione". I tecnici della Commissione Europea precisano inoltre che "la maturità (dell'opera) è debole per via del rischio di ritardi nella fase di procurement e conseguentemente di completamento del progetto". Basso viene definito anche l'impatto del porto offshore perché "non è sufficientemente dimostrato come gli interventi previsti consentiranno allo scalo di trasformarsi in un hub internazionale". La 'pagella' di Bruxelles sul progetto veneziano si conclude infine dicendo: "Sebbene la qualità sia buona, la proposta ha una debolezza di fondo dettata dallo stato attuale e dalle implicazioni attese del progetto

che non sono chiare e risultano inconsistenti".

Questa volta, dunque, pare proprio che i buoni uffici di Paolo Costa a Bruxelles non siano bastati a convincere la Commissione Europea a finanziare il porto offshore veneziano anche se rimane da capire perché allora siano stati stanziati quasi 10 milioni di euro per la progettazione e costruzione delle cosiddette *mama vessel* che rischiano di rimanere orfane del loro scalo d'attesa da servire.

Nicola Capuzzo

Anche Trieste, Civitavecchia, Savona, Livorno e Ancona bocciate dall'Europa

A Ravenna negati i fondi per il progetto del Port Hub che riceve però un giudizio molto positivo dai tecnici di Connecting Europe Facility

Nella lista dei bocciati o, per meglio dire, degli esclusi dai fondi europei del programma Connecting Europe Facility 2014 il progetto del porto offshore di Venezia è in buona compagnia. Basti pensare infatti che, secondo le statistiche ufficiali raccolte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, erano state avanzate 83 proposte progettuali del valore

totale di 7.009 miliardi di euro con richieste di co-finanziamenti per circa 2,5 miliardi. Oltre al progetto definitivo del terminal container e rinfuse offshore di Venezia, è stato detto di no anche ad altri importanti progetti infrastrutturali proposti dai porti di Trieste, Ravenna, Livorno, Ancona, Civitavecchia, Cagliari e Savona.

La Commissione Europea ha detto no, infatti, alla richiesta di cofinanziamento pari a 19,7 milioni di euro (su circa 87,2 totali) avanzata dal porto giuliano per il raddoppio del terminal container (foto) al Molo Settimo (le opere portuali previste erano allargamento di 20 metri e prolungamento di 800 della struttura marittima con ampliamento piazzale di circa 32 ettari). Le ragioni del 'rifiuto europeo' sono le seguenti: "La rilevanza del progetto è debole e l'ampliamento di un terminal portuale cargo non è coperta dalla call (del programma CEF, ndr). Inoltre, dal momento che il terminal è affidato in concessione a lungo termine a un operatore privato, un co-finanziamento rappresenterebbe un vantaggio specifico a un particolare soggetto". Il giudizio di Bruxelles sul progetto prosegue dicendo: "L'impatto è scarso e l'esigenza di un ampliamento dell'infrastruttura non è sufficientemente dimostrata. Inoltre l'impatto economico dell'opera non è convincente e la qualità del progetto è debole poiché non riguarda un *affidabile management plan*".

Negativa la risposta ricevuta anche dall'Autorità Portuale di Savona che per Vado Ligure aveva studiato il progetto di una piattaforma multimodale logistica di elevata efficienza che avrebbe dovuto migliorare e favorire i flussi di trasporto merci tra il Mediterraneo e l'entroterra europeo. Il valore dell'opera era quantificato in 25 milioni di euro con richiesta di co-finanziamento per 5 milioni.

Parere negativo anche per il porto di Cagliari che aveva sottoposto invece un adeguamento della viabilità stradale dell'area portuale con la realizzazione di due interventi integrati: lavori di infrastrutturazione primaria delle aree

G2E (viabilità stradale interna al servizio dei lotti siti nella parte settentrionale dell'area del Porto Canale di

Cagliari) e sistema di raccordo viabilità con la SS195 (che prevedrebbe la realizzazione di una rotonda in area demaniale interconnessa con viabilità svincolo esistente). Costo dei lavori poco meno di 11 milioni e co-finanziamento negato per 2,2 milioni.

La Commissione Europea ha detto no anche alla richiesta di finanziamenti comunitari avanzata dall'Autorità Portuale di Ancona per il 50% degli 8,9 milioni di euro necessari per gli studi utili a migliorare l'accessibilità marittima e terrestre dello scalo.

Doppia bocciatura, inoltre, per il porto di Civitavecchia che aveva richiesto un co-finanziamento comunitario di 6,9 milioni sui 22,2 complessivamente necessari per il progetto Ci.Va.Mos (relativo all'attivazione di un servizio sostenibile di Autostrade del Mare lungo la tratta Civitavecchia-Valencia basato su adeguamento infrastrutturale portuale, sviluppo tecnologie ICT e integrazione con l'interland) e 1,17 milioni su 2,3 complessivi per il progetto Wavesax (studio per lo sviluppo di una soluzione infrastrutturale sostenibile attraverso l'implementazione di una tecnologia innovativa su larga scala denominata Wavesax per la produzione di energia elettrica da moto ondoso).

Due 'no' ha dovuto incassarli, infine, anche la port authority di Livorno per il progetto ERICA - Easy Railway Infrastructure and Customs Access (studio volto al potenziamento delle infrastrutture portuali e miglioramento delle interconnessioni, segnatamente quelle ferroviarie, con il retroterra) che chiedeva 11,6 milioni di co-finanziamento sui 32,5 totali e il progetto ribattezzato EPICO - Enabling PCS Connection of TEN-T network port nodes with third countries (collegamento tra i sistemi di Port Community System nodi portuali della rete TEN-T con i paesi terzi - Applicazione pilota tra i porti di Livorno e di Alessandria d'Egitto).

Non è stata finanziata, ma è stata invece promossa a pieni voti da Bruxelles, il progetto Ravenna Porto Hub promosso dalla locale port authority. La Commissione europea ha spiegato di non poter accordare un co-finanziamento di 29 milioni di euro (sui 145 milioni complessivi) per limiti di budget ma ha espresso parere positivo sull'opera dicendo: "L'azione è rilevante e il progetto è molto maturo da un punto di vista politico e l'iter approvativo risulta completato. L'analisi costi-benefici lascia intravedere alti ritorni dal miglioramento dell'efficienza dei trasporti e la qualità del progetto è molto buona".

Come annunciato a fine giugno, il porto di Genova si è visto promuovere e co-finanziare il progetto NES (*Implementing new environmental solutions in the Port of Genoa*) che prevede: elettrificazione banchine del Terminal Prà-Voltri e opere impiantistiche e strutturali relative alla Piattaforma ecologica Calata Oli Minerali.

Nicola Capuzzo



Senato approva il Piano dei porti

ROMA - Tra martedì e mercoledì «il Parlamento ha fatto fare un consistente passo in avanti per la riforma dei nostri porti. Prima è stata approvata, nel ddl sulla Pubblica amministrazione, la delega al Governo per delineare la nuova fisionomia delle Autorità portuali e giungere così presto ad avere in tutte le realtà nuove gestioni che superino i commissariamenti. Mercoledì è stato approvato dalla commissione Infrastrutture del Senato il Piano dei porti predisposto dal Ministero». Lo ha riferito il senatore del Pd Marco Filippi, capogruppo in Commissione Trasporti e Lavori pubblici. «Un Piano che è un'ottima cornice e che consentirà di definire con successivi provvedimenti l'identità del nuovo sistema portuale italiano in una prospettiva di maggiore integrazione con tutta la catena logistica» ha spiegato Filippi.

Nell'esaminare il testo del decreto concernente il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, la Commissione presieduta da Marco Filippi, ha premesso che questo prevede, «al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita del traffico delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, da effettuare ai sensi della legge n. 84 del 1994».

Obiettivo dichiarato del Piano è quello di fornire elementi di indirizzo nei settori della portualità e della logistica marittima, piuttosto che definire azioni direttamente implementabili. Il Piano evidenzia l'importanza strategica del "Sistema mare" per l'intero comparto logistico e trasportistico nazionale, nonché come indispensabile volano di sviluppo dell'economia del Paese, sottolineando l'esigenza di un approccio integrato e sinergico. Contiene altresì un'analisi ampia ed esaustiva della situazione e delle tendenze prospettiche del settore marittimo e portuale a livello nazionale e internazionale, individuando i punti di forza, di debolezza, le opportunità e le minacce (cosiddetta analisi Swot) del sistema italiano.

Tra gli aspetti critici, sono segnalate carenze di tipo infrastrutturale per l'accessibilità portuale (specie delle grandi navi) e dei servizi per il controllo, sdoganamento e movimentazione delle merci. Molto spazio è dedicato alla disamina dell'attuale modello italiano di governance dei porti, tra i cui aspetti negativi si richiamano la stratificazione delle procedure decisionali e pianificatorie, la mancanza di un coordinamento efficace e quindi di un ruolo più incisivo delle Autorità portuali.

Al fine di innovare e modernizzare il sistema, il Piano elenca dieci obiettivi strategici, cui corrispondono altrettante azioni da realizzare: semplificazione e snellimento; concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi;

miglioramento accessibilità dei collegamenti marittimi; integrazione del sistema logistico; miglioramento delle prestazioni infrastrutturali; innovazione; sostenibilità; certezza e programmabilità delle risorse finanziarie; coordinamento nazionale e confronto partenariale; attualizzazione della governance del sistema.

Il capitolo 5 del Piano contiene un'ampia e articolata proposta, finalizzata soprattutto a superare i limiti derivanti dall'attuale dimensione "mono-scalo" degli organi di governo dei porti, attraverso la razionalizzazione, riassetto e accorpamento delle Autorità portuali esistenti; in particolare, si prevede l'istituzione di Autorità di sistemi portuali (AdSp), in numero non superiore a quello dei porti core delle reti transeuropee di trasporto (Ten-T) di cui al Regolamento (Ue) n. 1315/2013, le quali assumeranno tutte le principali funzioni oggi attribuite alle Autorità portuali e che nei singoli porti saranno rappresentate dalle cosiddette Direzioni portuali.

Le AdSp saranno anche responsabili delle proposte di investimento da finanziare mediante risorse pubbliche, che saranno approvate a livello centrale dalla nuova Direzione generale della portualità e della logistica del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Il Piano propone poi misure finalizzate a semplificare i procedimenti e le competenze in campo amministrativo e doganale, a rafforzare la valenza del Piano regolatore portuale, a semplificare la struttura organizzativa e gestionale delle Autorità e ad accrescere l'autonomia finanziaria; sottolinea altresì che uno degli aspetti cruciali per il successo del nuovo sistema logistico e portuale italiano, opportunamente richiamato nel Piano in esame, è quello di assicurare il collegamento sinergico dei porti con le altre modalità di trasporto, non solo



stradale ma soprattutto ferroviario. Appare opportuno cercare di garantire, per quanto possibile, una stretta corrispondenza tra la rete dei porti sedi delle nuove AdSp e quella dei porti core individuati dal citato Regolamento (Ue) n. 1315/2013.

Ferma restando l'esigenza di un forte potere di pianificazione e coordinamento a livello nazionale, in grado anche di superare l'attuale frammentazione delle competenze e le spinte di carattere localistico e settoriale, risulta comunque necessario assicurare nelle decisioni di programmazione degli investimenti e delle strategie di sviluppo dei singoli porti anche un adeguato coinvolgimento delle Regioni e degli enti territoriali, tenuto anche conto che quella dei porti civili è, in base all'attuale Titolo V della Costituzione, materia di competenza legislativa concorrente; accanto allo sviluppo del trasporto merci, particolare rilevanza assume anche il trasporto passeggeri, specie nel settore turistico e crocieristico, in cui l'Italia ha una posizione di eccellenza.

La Commissione ha quindi espresso parere favorevole con le seguenti osservazioni:

- le rilevanti novità del Piano, che costituiscono elementi di effettiva innovazione sia sotto il profilo organizzativo che funzionale rispetto all'attuale ordinamento portuale, raccomanderebbero la necessità di un provvedimento organico con cui tradurre in norma tali indicazioni, anche al fine della loro migliore omogenea organizzazione e coordinamento;
- in riferimento alla delega prevista nel citato disegno di legge n. 1577 - B, finalizzata al riordino e alla razionalizzazione della governance delle Autorità portuali, nonché delle disposizioni previste dal connesso articolo 29 del decreto legge n. 133 del 2014 (cosiddetto "decreto sblocca Italia"), si esprime apprezzamento per gli indirizzi contenuti in proposito nel Piano, concordando sulla tendenziale corrispondenza tra la programmazione europea delle reti transeuropee di trasporto Ten-T e la programmazione nazionale, laddove si prevede un numero di Autorità di sistema portuale non superiore al numero dei porti core;
- fermo restando il principio del rafforzamento del coordinamento nazionale, si raccomanda comunque un confronto ampio e costruttivo con le Regioni, anche in ragione della citata competenza legislativa concorrente in materia di porti;
- infine, si sollecita l'adozione di tutte le iniziative necessarie per assicurare il collegamento dei porti con il resto del territorio, in una logica di tipo sinergico e intermodale e al fine di creare una vera catena logistica nazionale.

Il libro italiano delle infrastrutture i punti forti (e anche quelli deboli)

5 agosto 2015 |

Quasi 2 miliardi in sei anni con particolare "focus" sulle ferrovie del sud e sulla velocizzazione dei tempi di transito dei container nei porti - Gli elementi di criticità

BRUXELLES - La commissione europea alle politiche regionali guidata da Corina Crețu ha approvato la scorsa settimana - come tutta la stampa economica ha sottolineato - il programma operativo Infrastrutture e reti 2014-2020 del governo italiano. Non sono spiccioli, anche se occorrerà che alla quota proveniente dal Fondo Europeo di sviluppo regionale (FESR) pari a 1,38 miliardi di euro si aggiunga la quota italiana per raggiungere il totale di 1,84 miliardi. Con questi lumi di luna, e con la spending review in atto in Italia a livello di ... feroce mal visti (il premier Renzi s'è anche impegnato a tagliare le tasse entro l'anno prossimo) è davvero una bella scommessa trovare i non pochi spiccioli per la parte italiana.

I punti salienti del programma italiano riguardano ferrovie, porti e sistemi di trasporto "intelligenti". La sfida che sembra più difficile riguarda le ferrovie:

Delrio si è impegnato con l'Europa a raddoppiare il loro utilizzo per il trasporto delle merci, passando dalla media attuale di 11,8 tonnellate per ogni 100 italiani a 23,6 tonnellate.

* * *

Teoricamente non dovrebbe essere difficile, perché la quota italiana di merci su ferro è tra le più basse d'Europa. Ma sul piano pratico, oltre alla conformazione geografica dell'Italia che non consente di concentrare grandi carichi su direttrici privilegiate (ed è per questo che da noi il Tir ha tanta quota parte, potendo arrivare porta a porta di chi produce anche in aree decentrate) esiste anche una realtà di migliaia di trasportatori "padroncini" che un vero ritorno delle merci sulle ferrovie spazzerebbe via, con riflessi sociali assai pesanti. Tanto più che il piano di Delrio punta a concentrare le risorse specialmente al sud, sulla Catania-Palermo e sulla Napoli-Bari. Degli 1,84 miliardi di euro previsti dal piano, ben 1,8 miliardi sono per il sud Italia. Dove il tessuto produttivo è più polverizzato e dove il trasporto su gomma è una realtà storica, che lo stesso percorso incentivato delle Autostrade del mare ha solo scalfito.

* * *

Per i porti, il piano Delrio (PON) punta in particolare a razionalizzare il transito delle merci, in primo piano dei containers, velocizzando i controlli per dimezzare gli attuali tempi medi di sdoganamento (16 ore oggi). Tutto questo, grazie a una dogana più moderna sulla quale saranno concentrate anche le funzioni di altri uffici statali, dovrebbe riflettersi anche su un incremento dei traffici containers, valutato per il periodo del PON almeno del 7,4%. Questa parte del piano sembra più realistica, perché l'Agenzia delle dogane da qualche tempo si è messa davvero a correre e a modernizzare i propri ritmi grazie all'informatica e alla semplificazione. Ma è l'accentramento delle tante altre funzioni di controllo sui suoi uffici che rappresenta la vera sfida. Come si vede sui porti anche più avanzati, dove il pre-clearing ha impiegato parecchio a partire e dove i cosiddetti "centri unici" sono in gran parte ancora in embrione. Ma almeno siamo sulla buona strada.

L'ultima indagine congiunturale sul trasporto merci di Confetra conferma i dati positivi registrati nel secondo semestre 2014

Tranne il transhipment ed il trasporto marittimo di rinfuse solide - spiega la Confederazione - crescono tutti i settori sia in termini di traffico che di fatturato

inforMARE - Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) ha evidenziato che l'indagine congiunturale sul trasporto merci del primo semestre 2015 elaborata dal proprio Centro Studi intervistando un panel di imprese tra le più rappresentative dei vari settori conferma i dati positivi già registrati nel secondo semestre del 2014.

Tranne il transhipment ed il trasporto marittimo di rinfuse solide (negativo in particolare per la crisi di Taranto) - ha spiegato Confetra - crescono tutti i settori sia in termini di traffico che di fatturato, anche se l'andamento decennale delle varie modalità mostra come i volumi pre-crisi siano nel complesso ancora lontani. Solo il cargo aereo con le ottime performance in peso (+5,1%), in numero di spedizioni (+2,5%) ed in fatturato (+3,4%) ed il traffico container di destinazione (+8,8%) con aumento del numero di spedizioni (+2,1%) e del fatturato (+3%) hanno ormai raggiunto e superato i valori del 2007.

Un'analisi più attenta dei dati - ha precisato la Confederazione - conferma quanto era già emerso dalle precedenti rilevazioni: tira la domanda intercontinentale non solo in export, ma ormai anche in import; riprende con energia il traffico nazionale su strada (+4,0%) e quello ferroviario (+2,6%), mentre crescono solo moderatamente il trasporto e le spedizioni continentali su strada (rispettivamente + 1,3% e +1,7%). Anche l'andamento del traffico nei valichi alpini, con pochi decimali di aumento, conferma l'affanno delle economie europee.

La lettura dei dati - ha osservato Confetra - mostra come, nonostante un rallentamento del tasso di crescita dei Paesi emergenti e degli USA, siano ancora questi a trainare la ripresa, che stenta in Europa.

Inoltre continua l'exploit del mercato dei courier, in crescita dell'8,5% in quantità e del 7,5% in fatturato.

La Confederazione ha rilevato che d'altro canto il miglioramento degli indici di fiducia delle imprese (solo il 2% è ancora pessimista) e delle famiglie spinge la ripresa della domanda interna e del traffico domestico, confermata anche dall'ottimo andamento del ro-ro su Palermo (+10,9%).

Degno di nota - conclude la Nota Congiunturale di Confetra - è il sostanziale equilibrio tra aumento del traffico e aumento del fatturato che sembra finalmente chiudere il periodo di erosione dei margini dolorosamente subito da tutte le imprese del settore. Il mutato scenario finanziario è confermato dalla riduzione sia dei tempi di incasso (81 giorni contro gli 86 della rilevazione precedente), che delle insolvenze rispetto al fatturato (1% contro il 2,1%), nonché dalla riduzione delle sofferenze bancarie del settore rilevata dalla Banca d'Italia, dopo una ininterrotta serie di aumenti durata 10 semestri. (2/4)

Il traffico container torna ai livelli pre-crisi

Secondo l'ultima nota congiunturale di Confetra volumi e fatturato risultano in crescita di tutti i settori, ad eccezione però di transhipment e trasporto via mare di rinfuse solide

È un ritratto
significativamente positivo
quello che emerge dalla
nota congiunturale del
primo semestre 2015
stilata da Confetra.

Il report, stilato sulla base
di interviste a imprese tra
le più rappresentative
della logistica e dei
trasporti, mostra infatti
una crescita, sia in
termini di traffico che di
fatturato, in quasi tutti i
segmenti. Unici esclusi,
il *transhipment* e il

trasporto marittimo di rinfuse solide, negativo in particolare per la crisi di Taranto.

Nonostante, sottolinea la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, i livelli pre-crisi sono ancora lontani per quasi tutti: solo il cargo aereo - con le ottime performance in peso (+5,1%), in numero di spedizioni (+2,5%) e in fatturato (+3,4%) - ed il traffico container di destinazione (+8,8%) - con aumento del numero di spedizioni (+2,1%) e del fatturato (+3%) - hanno ormai raggiunto e superato i valori del 2007.

Più nel dettaglio, cresce, come già mostrato nelle rilevazioni precedenti, la domanda intercontinentale, non solo in export ma ormai anche in import; riprendono sia il traffico nazionale su strada (+4,0%) sia quello ferroviario (+2,6%), mentre aumentano solo moderatamente il trasporto e le spedizioni continentali su strada (rispettivamente + 1,3% e +1,7%). Anche l'andamento del traffico nei valichi alpini, con pochi decimali di aumento, conferma l'affanno delle economie europee, mentre - aggiunge Confetra - si riscontra che nonostante un rallentamento, sono comunque ancora gli USA a trainare la ripresa, che stenta in Europa.

Grazie alla ripresa della domanda interna, riparte anche il traffico domestico, all'interno del quale si segnala l'ottimo andamento del ro-ro su Palermo (+10,9%). In considerevole aumento anche i *courier*, (+8,5% in quantità e +7,5% in fatturato).

Da ultimo, Confetra indica come degni di nota il sostanziale equilibrio tra aumento del traffico e aumento del fatturato (segnale che si sta ammorzando il processo di erosione dei margini), la riduzione sia dei tempi di incasso (81 giorni contro gli 86 della rilevazione precedente), sia delle insolvenze rispetto al fatturato (1% contro il 2,1%), nonché la diminuzione delle sofferenze bancarie del settore rilevata dalla Banca d'Italia, dopo una ininterrotta serie di aumenti durata 10 semestri.

Il presidente egiziano Al-Sisi ha inaugurato il raddoppio del canale di Suez

La cerimonia si è tenuta a bordo dello yacht Al-Mahrousa, il primo natante ad attraversare la via d'acqua il 17 novembre 1869

inforMARE - Oggi il presidente egiziano Abdel Fattah Al-Sisi ha inaugurato il nuovo canale di Suez, opera creata nel corso di meno di 12 mesi con il dragaggio di oltre 250 milioni di metri cubi di sabbie e materiali per realizzare una via d'acqua lunga complessivamente circa 35 chilometri e della profondità fino a -24 metri che corre

parallela all'attuale canale. La nuova tratta consentirà il raddoppio del traffico marittimo tra il Mar Rosso e il Mare Mediterraneo. Il traffico medio giornaliero salirà infatti a 97 navi previste nel 2023 rispetto alle attuali 49.

L'inaugurazione è avvenuta con una cerimonia tenutasi a bordo dello storico yacht reale *Al-Mahrousa*, costruito nel 1863 in Inghilterra dalla Samuda Brothers, che aveva attraversato il canale di Suez in testa al primo convoglio navale transitato in occasione della sua inaugurazione il 17 novembre 1869.

Nel secolo scorso il canale egiziano è diventato via via sempre più importante per lo sviluppo dei traffici marittimi tra l'Europa e l'Asia, ma anche tra il continente asiatico e i porti nordamericani della costa atlantica, importanza che è diventata evidente a tutti quando il canale di Suez è stato chiuso dopo la guerra dei "6 giorni" Israele-Egitto ed è stato riaperto solo il 5 giugno 1975. (44)

Il nuovo canale di Suez apre i battenti

Oltre all'ospite d'onore Hollande, c'erano anche il premier greco Tsipras e il ministro della Difesa Pinotti giovedì scorso, a Suez, in Egitto, insieme al rais al-Sisi, all'inaugurazione del nuovo canale africano allargato e allungato. È stato il giorno dell'Egitto, che vede ammodernare, per la prima volta da quando è stato inaugurato nel 1869, la sua strategica via d'acqua che collega il Mar Rosso al Mar Mediterraneo.

Lavori velocissimi

Lavori record, terminati circa due anni prima rispetto alle previsioni, e anticipando di qualche mese l'inaugurazione dell'allargamento dell'altro canale più importante al mondo, quello che collega l'Atlantico e Pacifico, **Panama**. 35 chilometri nuovi di zecca in cui le navi potranno navigare a doppia corsia. 37 chilometri dell'esistente, invece, sono stati dragati e allargati. Il canale di Suez del XXI secolo si allunga a 193 chilometri, di cui 72 navigabili senza aspettare che la nave in senso contrario passi. Un ammodernamento considerevole - lo stesso che farà Panama l'anno prossimo - per una via d'acqua artificiale con quasi 150 anni sul groppone. Il tempo di transito scenderà da 18 a 11 ore, e gli introiti annui passeranno da circa 5 miliardi di dollari a oltre 13 nel 2023.

Non solo canale ma terminal e servizi

L'allargamento del canale è costato quattro miliardi, terza parte di un investimento complessivo che oscilla tra i 12 e i 15 miliardi, di cui otto circa in buoni del Tesoro egiziano. Un investimento che non va a un canale ma a un distretto logistico in via di costruzione che impegnerà per lo più manodopera mediorientale e investitori per di più occidentali (tra le quali l'italiana Impregilo e D'Appolonia). Nei prossimi anni verranno realizzati cantieri navali (di riparazione), stazioni di rifornimento e stoccaggio, tunnel, hotel, residenze, etc.

Canale moderno, ma non universale

Un canale di questa portata farà risparmiare agli armatori tra i 10mila e i 24mila dollari per viaggio, fino a 180 milioni l'anno. Ma la corsa al gigantismo ha fatto in modo che, anche se moderno e allargato al punto giusto, nel canale di Panama non potranno entrare le navi lng e portacontainer di ultima generazione, almeno non a pieno carico. Le Q-Max, per esempio, gasiere da oltre 150mila tonnellate che possono attraccare soltanto nei terminal dei porti del Qatar (da qui la "Q"), **non potranno entrare con tutti i 266mila metri cubi di gas che sono capaci di trasportare**. Stesso discorso per le triple-E Maersk da 18mila teu.

I porti del Mediterraneo ringraziano

Il canale di Suez era navigabile fino a ieri soltanto a senso unico alternato, permettendo il transito fino a un massimo di tre navi contemporaneamente. Il raddoppio consente il transito contemporaneo sia di navi provenienti dal Mar Rosso che dal Mar Mediterraneo. Sarà quest'ultimo a beneficiare maggiormente di questa espansione. La nascita del canale di Suez, infatti, collegò l'Asia direttamente al Mediterraneo e sud Europa, permettendo di evitare la circumnavigazione dell'Africa via Capo di Buona Speranza, riducendo i tempi di viaggio di decine di giorni e migliaia di miglia nautiche. Ci si aspetta di conseguenza che nel Mediterraneo entreranno più navi nei prossimi anni. Inizia quindi da oggi la sfida dei porti anche italiani, soprattutto quelli di gateway più grandi, ad accaparrarsi la fetta di traffico in più in arrivo.

Ampliamento di Suez, esperti scettici: «Opera non urgente»

Genova -«Speriamo di poter vedere più attività qui - si augura **Klaus Laursen**, amministratore delegato del **Suez Canal Container Terminal (Scct)**, gestito da **Maersk**, terzo porto container mediterraneo

Genova - «Speriamo di poter vedere più attività qui - si augura **Klaus Laursen**, amministratore delegato del **Suez Canal Container Terminal (Scct)**, gestito da **Maersk**, terzo porto container mediterraneo dopo Algeciras e Gioia Tauro -. Vediamo molte opportunità sui traffici di trasbordo: penso al Mar Nero, via più breve per raggiungere la Russia».

Il Scct movimentata all'anno 3,4 milioni di teu(*twenty feet equivalent unit*, unità di misura del container), ma l'85% della merce non tocca l'Egitto: è solo trasbordata da navi grandi giramondo a navi piccole che scalano il Mediterraneo. Solo il 15% è import/export egiziano, che riguarda direttamente l'economia del Paese. Il terminal sorge a East Port Said, mega-zona economica speciale fondata nel '95 che ora dovrebbe essere rilanciata dal Canale, ma oggi occupata solo al 2%.

Secondo gli esperti difficilmente il Canale centrerà l'obiettivo delle 97 navi al giorno entro il 2023. «Non c'era urgenza di fare quest'opera» dice a Bloomberg **Ralph Leszczynski**, capo ufficio studi per i broker marittimi genovesi **Banchero Costa**. Rispetto al 2008, il numero di navi che quotidianamente usano Suez (47) è inferiore del 20% e superiore solo del 2% rispetto a 10 anni fa. Per Capital Economics, gli obiettivi sono raggiungibili solo se il traffico globale crescerà del 9% l'anno fino al 2023.

previsione lontana dal 3,4% di crescita globale previsto dal Fmi tra 2007 e 2016, senza che niente suggerisca improvvise accelerate per la prossima decade.

Insomma, il taglio dei tempi (da 18 a 11 ore per l'intera traversata) e dei costi di viaggio (stimato dal centro studi Srm-Intesa Sanpaolo intorno al 4%) non basterà a giustificare l'opera, di cui non è mai stato reso noto lo studio di fattibilità. Per rendere credibile Suez, l'Egitto dovrà incentivare industrie estere e locali a stabilirsi sul suo territorio.

Ecco il nuovo Canale di Suez, l'opera voluta da Sisi / FOCUS

Il Cairo - Il dono dell'Egitto al mondo. A 146 anni dalla costruzione del Canale di Suez, un nuovo sogno si realizza.

Il Cairo - Il dono dell'Egitto al mondo. A 146 anni dalla costruzione del Canale di Suez, un nuovo sogno si realizza: il raddoppio di una parte del tratto esistente, grazie ad un canale parallelo, che velocizzerà il traffico rilanciando l'economia del Paese. **Una vera e propria opera faraonica voluta dal presidente Abdel Fattah al Sisi e costruita a tempo di record, in un solo anno.** Decine di capi di Stato e di governo, re e principi, emiri e governatori sono stati invitati ad assistere giovedì all'inaugurazione della nuova autostrada del mare, sotto strettissime misure di sicurezza. Maestosa la cerimonia con il presidente Sisi che attraverserà la seconda via acquatica sullo yacht Mahroussa, la prima nave che navigò nello storico passaggio nel lontano 1869, studiato da Ferdinando Lesseps e realizzato da Alberto Negrelli.

A bordo vi saranno le delegazioni dei diversi Paesi.

Dall'acqua al cielo, dove alcuni F16 sorvoleranno l'area con una dimostrazione aerea. **Poi l'entrata in funzione effettiva del tratto seguito dal suono delle sirene che risuoneranno in vari porti del mondo.** Una lunga giornata di festa, con fuochi d'artificio e performance di folklore locale, che si concluderà con un concerto della marcia trionfale dell'Aida, opera che fu commissionata dal viceré d'Egitto, Ismail Pascià a Giuseppe Verdi in occasione dell'apertura del Canale sul finire del XIX secolo ma mai eseguita in quella occasione, bensì due anni dopo. Da settimane i principali quotidiani del Paese

esaltano l'opera e parlano di uno «storico» evento, mettendo in evidenza come il progetto, «leggendario e mitico» rilancerà l'economia, con ricadute positive sull'occupazione.

Nazionalismo e orgoglio anche sui social media con numerosi cinguettii: «Siamo i nuovi faraoni, facciamo miracoli» o «Scriviamo la storia». **Il Canale si allunga per 72 km: un nuovo tratto di 35 chilometri parallelo a quello esistente, oltre all'ampliamento e all'approfondimento dell'attuale per una tratta di 37 km.** Un lavoro considerato necessario. Il Canale era diventato inadeguato perché non vi potevano transitare le gigantesche superpetroliere e i mercantili erano costretti a lunghe attese prima di poterlo percorrere. Lo scopo è velocizzare il transito, diminuendo i tempi di percorrenza attraverso la riduzione dei tratti a senso unico alternato e raddoppiando il traffico giornaliero. Si prevede che farà salire gli incassi dei moli dai 5,3 miliardi di dollari attuali a 13,2 nel 2023, portando vantaggi ai trasporti mondiali. Il costo stimato del progetto è di 8,2 miliardi di dollari. Oltre al raddoppio il piano prevede la costruzione di porti, di una zona industriale, con cantieri navali per riparazioni e altre strutture.

Tantissimi egiziani hanno risposto un anno fa all'appello del governo del Cairo a finanziare il progetto e **in soli otto giorni sono stati raccolti 6,5 miliardi di dollari tramite la vendita di obbligazioni.** Secondo alcuni studi entro il 2050 il nuovo Canale potrebbe garantire all'economia egiziana fino al 35% delle sue risorse.

Suez:studio, con nuovo Canale +170mila teu in porti italiani

Studi e Ricerche per Mezzogiorno, 10.500 euro in meno a tratta

(ANSAméd) - ROMA, 5 AGO - Dal raddoppio del Canale di Suez, i porti italiani di transhipment (trasbordo) potrebbero vedere un incremento di circa 170 mila teu (container). Per ogni singola nave-tratta ci sarà un risparmio di circa 10.500 euro per ciascun vettore, circa 24.000 per una portacontainer, mentre l'impatto complessivo sarà di circa 180 milioni di euro risparmiati annualmente

per l'insieme degli operatori. Sono soltanto alcune delle stime contenute in una ricerca realizzata da Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Srm, Intesa Sanpaolo) sugli effetti economici che il raddoppio del Canale di Suez avrà sui traffici del Mediterraneo. Grazie all'allargamento del Canale - ricorda lo studio - il passaggio di navi salirà da 49 a 97 al giorno, mentre il tempo di transito si ridurrà da 18 a 11 ore. Inoltre - a differenza del Canale di Panama che manterrà anche dopo i lavori di ampliamento il limite delle navi da 13.000-14.500 Teu (container) - il Canale di Suez non ha limiti nella dimensione delle navi che possono transitare. La combinazione di questi tre fattori - diminuzione dei tempi, aumento del numero dei passaggi e nessun limite dimensionale - conclude la ricerca, "aumenterà la convenienza di passaggio attraverso Suez anche per alcune rotte dall'Asia verso la costa occidentale degli Stati Uniti che attualmente usano Panama".(ANSAméd).



E' pronto il nuovo Canale di Suez

IL CAIRO - A 146 anni dalla costruzione del Canale di Suez, oggi si inaugura il raddoppio di una parte del tratto esistente, grazie ad un canale parallelo, che velocizzerà il traffico rilanciando l'economia del Paese. Una vera e propria opera faraonica voluta dal presidente Abdel Fattah el Sisi e costruita a tempo di record, in un solo anno. Decline di capi di Stato e di governo, re e principi, emiri e governatori sono stati invitati ad assistere all'inaugurazione, sotto

strettissime misure di sicurezza. Maestosa la cerimonia con il presidente Sisi che attraverserà la seconda via acquatica sullo yacht "Mahroussa", la prima nave che navigò nello storico passaggio nel lontano 1869, studiato da Ferdinando Lesseps e realizzato da Alberto Negrelli. A bordo vi saranno le delegazioni dei diversi Paesi. Dall'acqua al cielo, dove alcuni F16 sorvoleranno l'area con una dimostrazione aerea. Poi l'entrata in funzione effettiva del tratto seguito dal suono delle sirene che risuoneranno in vari porti del mondo. Una lunga giornata di festa, con fuochi d'artificio e performance di folklore locale, che si concluderà con un concerto della marcia trionfale dell'Aida, opera che fu commissionata dal viceré d'Egitto, Ismail Pascià a Giuseppe Verdi in occasione dell'apertura del Canale sul finire del XIX secolo ma mai eseguita in quella occasione, bensì due anni dopo. Da settimane i principali quotidiani del Paese esaltano l'opera e parlano di uno "storico" evento, mettendo in evidenza come il progetto, "leggendario e mitico" rilancerà l'economia, con ricadute positive sull'occupazione. Il Canale si allunga per 72 km: un nuovo tratto di 35 chilometri parallelo a quello esistente, oltre all'ampliamento e all'approfondimento dell'attuale per una tratta di 37 km. Un lavoro considerato necessario. Il Canale era diventato inadeguato perché non vi potevano transitare le gigantesche superpetroliere e i mercantili erano costretti a lunghe attese prima di poterlo percorrere. Lo scopo è velocizzare il transito, diminuendo i tempi di permanenza attraverso la riduzione dei tratti a senso unico alternato e raddoppiando il traffico giornaliero. Si prevede che farà salire gli incassi dei noli dai 5,3 miliardi di dollari attuali a 13,2 nel 2023, portando vantaggi ai trasporti mondiali. Il costo stimato del progetto è di 8,2 miliardi di dollari. Oltre al raddoppio il piano prevede la costruzione di porti, di una zona industriale, con cantieri navali per riparazioni e altre strutture. Tantissimi egiziani hanno risposto un anno fa all'appello del governo del Cairo a finanziare il progetto e in soli otto giorni sono stati raccolti 6,6 miliardi di dollari tramite la vendita di obbligazioni. Secondo alcuni studi entro il 2060 il nuovo Canale potrebbe garantire all'economia egiziana fino al 35% delle sue risorse.

Liner reliability improves again

MOL tops list in June as alliances and containership sector as a whole reach new highs for 2015

MOL was the best performing line for schedule reliability in June, but the industry as a whole reached new highs for 2015 over the full month, according to Seaintel.

The analyst's Global Liner Performance report, based on 11,580 vessel arrivals, found that reliability across liner schedules increased to 78.7% in June, up from the 78.1% on-time performance managed in May.

"The improvement in the global schedule reliability was well reflected among the Top 20 carriers, as 14 out of 20 carriers improved their on-time performance from May to June, with APL

and Zim maintaining the same level of the previous month and only COSCO, OOCL, Wan Hai and PIL seeing a decrease in on-time performance," said Mr. Eligio Fanigliulo, shipping analyst at Seaintel.

MOL posted an on-time performance of 85.9% in June, taking the top position occupied in May by its alliance partner APL which moved down to second position. NYK, Maersk and Hamburg Sud completed the top five of most reliable lines.

"MOL continued the positive trend of the last months becoming the most reliable carrier in June," said Fanigliulo. "It is the first time in the four years that Seaintel has recorded schedule reliability that MOL is the best performer of the top-20 carriers."

June was the third consecutive month that all four alliances improved schedule reliability on the combined East-West trades, with G8 the best performer scoring 81.6% in June schedule reliability, followed by CKYHE, 2M and O3.

On the Transpacific Eastbound trade, Seaintel said all alliances had improved in recent months with G8 reaching the highest schedule reliability in both the Asia-USWC and Asia-USEC trades with 78.7% and 85.8%, respectively.

"In the Asia-North Europe trade, O3 achieved the best performance with 95.1% after being in the worst performer in January to May," said the report. "In the Asia-Mediterranean trade, CKYHE saw the biggest improvement to a 91.7% on-time performance, placing itself only 0.6 percentage points after the 2M alliance."

Asia spot rates rebound in peak season push

The Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) surged by 50% on Friday (31 July 2015), in the largest week-on-week change in spot freight rates quoted for exports from Shanghai since the index was officially launched in October 2009.

Carriers are hoping to push through a series of rate increases across several trade routes on 1 August, in a bid to reverse the rapid decline of freight rates on the spot market with the SCFI composite index crashing to a six-year low on 24 July. It remains to be seen if carriers can hold on to the initial gains in August, with muted peak season demand and the continued injection of newbuilding capacity threatening to keep this round of rate increases brief.

The largest increases are proposed for the Asia-Europe route where carriers are pushing for rate hikes ranging from \$800 to \$1,050 per teu effective 1 August. Since January, eight attempts to raise rates have failed to stick, even as spot freight rates fell to an all-time low of less than \$200/teu in June, due to weak cargo volumes and carriers' reluctance to cut capacity on a concerted basis.

Transpacific carriers also propose rate increases of \$600/teu to be applied from 1 August, with another increase of \$600/teu scheduled for 1 September to take advantage of the expected peak season demand. However, the shift of cargo volumes from the US West Coast to the US East has hurt rates to the West Coast, while the introduction of six new services to the USEC has pulled down East Coast rates as well. Despite relatively healthy demand growth on that trade, load factors have started to fall.

Carriers are also pushing for large rate increases on the Far East to South America routes, where rates have reached an all-time low of only \$200 to 250 per teu.

The shipping lines currently propose rate increases of \$750/teu to the West Coast of South America to be applied from 1 to 15 August, while rates to the East Coast of South America are to be increased by \$500-700/teu. However, rates to South America have come under pressure due to the revamp of carrier partnerships on this route, which led to significant capacity increases in July, in particular to the South America West Coast.

The concurrent push for higher rates in August has also extended to other routes out of China, with carriers pushing for increases of \$200-300 per teu on services from the Far East to Australia and the Middle East. Spot rates on these two routes have also reached new record lows in July, due to weak cargo volumes and low capacity utilisation.

Although the August rate hikes have lifted the spot rates off their record lows, the operating environment remains challenging. Even the carriers are unsure of the immediate market prospects, with widely differing third quarter earnings forecasts by the three Japanese carriers who announced their second quarter financial results last week. K Line expects its third quarter earnings to decline compared to the

second quarter, while NYK is predicting an improvement on its earnings. MOL is forecasting continued losses in its container business, although the carrier expects losses to narrow in the third quarter before deteriorating again in the fourth quarter.

More capacity adjustments would be required to ensure the sustainability of the rate hikes although carriers' efforts so far have proven to be insufficient. Carriers can no longer rely on the traditional summer peak season to lift vessel load factors with the current weak demand growth and capacity additions from new ships. A total of 22 container newbuildings for 170,000 teu were delivered in July, bringing the year-on-year global capacity growth to 7.7%.

Carriers' capacity management programs are currently limited to the Asia to Europe route, with no major reductions announced so far for any of the other main tradelanes.

However, even on the Asia to North Europe sector, there appears to be a divergence in objectives. While the O3, G6 and CKYHE have all announced void sailing programs that have effectively removed the equivalent of one string from each of the three alliances' offerings for most of August, the 2M partners do not appear to be taking out any sailings this month.