



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

14 AGOSTO 2015

Porti e infrastrutture, Delrio annuncia il grande piano per il Sud

Roma - Delrio difende quindi il premier: «Renzi è stato il primo premier fisicamente presente nelle aree di crisi del Sud ogni tre mesi».

Roma - «In 20 mesi sbloccheremo opere per un punto di pil, almeno 15-16 miliardi in tutta Italia. E se il Sud sarà capace di far fruttare vecchi e nuovi fondi europei crescerà del 2,5-3%». Lo annuncia il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio. **«Rafforzeremo i collegamenti tra porti, strade e ferrovie** - spiega il ministro -. Faremo molta cura del ferro, specie nelle tratte locali di Calabria, Sicilia e Sardegna». «E poi la cura dell'acqua - continua - sbloccando i 5 miliardi di investimenti fermi nei porti. Dal 10 agosto, ad esempio, partiranno dieci coppie di treni alla settimana carichi di merci arrivate dal mare, dal porto di Gioia Tauro al grande interporto campano di Marcianise».

Delrio difende quindi il premier: «Renzi è stato il

primo premier fisicamente presente nelle aree di crisi del Sud ogni tre mesi», **«abbiamo un piano per tutto: scuola, dissesto, porti, aeroporti, strade, autostrade, cultura, impresa, ricerca»**. Sull'Agenzia per la coesione, Delrio rivendica: «funziona dal gennaio 2014, assieme al dipartimento da me creato a Palazzo Chigi. È grazie al lavoro costante e silenzioso di questa struttura che abbiamo portato la certificazione dei fondi con l'Ue al 70%, tre punti sopra il target. E che abbiamo fatto ripartire Pompei. Significa non perdere soldi». «La struttura c'è - sottolinea -. E Claudio De Vincenti

sta facendo un ottimo lavoro. Sono stati già approvati da Bruxelles 40 programmi su 50. Poi certo ci sono stati problemi locali: la crisi siciliana, le elezioni in Campania e Puglia, le tre regioni destinatarie della maggioranza dei fondi».

PASSERA: «BASTA CON I RIANNUNCI»

«Basta "riannunci" di opere già decise: per il Sud il governo faccia finalmente una operazione di verità e spieghi che fine hanno fatto i progetti già finanziati e perché altri sono fermi». **È quanto**

afferma Corrado Passera in riferimento alle affermazioni del ministro Graziano Delrio sul

Mezzogiorno. «Il Governo - dice Passera - continua a fare annunci di infrastrutture e investimenti e in molti casi non fa che riannunciare opere già annunciate e comunque già sbloccate e finanziate da governi precedenti. In compenso ha bloccato parecchie opere deliberate». «La realtà - continua Passera - è che servono investimenti per riavviare la crescita e l'occupazione e servono infrastrutture: al Sud ma anche in tutte le parti d'Italia.

Soprattutto serve trasparenza perché in questi settori l'informativa che il pubblico riceve è spesso imprecisa, strumentalizzata e spesso fuorviante.

Quando fui ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti decisi di creare un sito ufficiale del mio dicastero che riportasse tutti i progetti e tutti i cantieri interessati da delibere del CIPE (quasi 50 miliardi di delibere CIPE)».

Secondo Passera «il sito veniva aggiornato trimestralmente per permettere all'opinione pubblica di seguire «in diretta» l'avanzamento (o il non avanzamento) dei circa 100 cantieri sbloccati o semplicemente finanziati dal CIPE in quei mesi. **Ora**

è fermo e non è stato più aggiornato perché alla politica tradizionale la trasparenza non piace. Molto più comodo spostare i fondi a piacimento e inaugurare tante volte le stesse opere.» «Faccio una proposta semplice - continua l'ex ministro del governo Monti - aggiornare subito il sito «cantieri» del Ministero e spiegare quali progetti sono andati

avanti e quali si sono fermati. Quali fondi sono stati spesi e quali no. E perché. Se l'operazione di trasparenza che proponiamo sarà accettata dal Governo potremo capire se i 15 miliardi di cui parla Delrio sono investimenti ulteriori rispetto ad opere già passate al CIPE o sono **come i cari armati di Mussolini**. Dal punto di vista più generale, il governo continua a ridurre gli investimenti pubblici e oggi si viene a conoscenza di ulteriori tagli nell'assestamento. A distanza di sei mesi dall'ultima legge di stabilità - conclude - oggi scopriamo che i già ridotti investimenti previsti per il 2015 saranno ulteriormente ridimensionati».

Inaugurata la parte nuova del potenziato canale di Suez

8 agosto 2015 |

Consente di raddoppiare i transiti giornalieri e di ridurre da 18 a 11 ore il passaggio dei convogli – Un impegno importante che vede anche i porti italiani tra i favoriti

IL CAIRO – Il nuovo canale di Suez, che corre parallelamente allo storico tracciato per 34 chilometri sui complessivi 193 di lunghezza, è stato solennemente inaugurato giovedì scorso 6 agosto dal presidente dell'Egitto Abdel Fattah Al-Sisi davanti a oltre 5 mila invitati tra personalità di tutto il mondo.

E' stato giustamente sottolineato che i lavori si sono svolti nel tempo record di un solo anno, ma hanno cambiato sia la funzionalità dell'intero canale, sia le prospettive economiche per l'Egitto – che trae dal canale le maggiori risorse – sia del trading internazionale. Per la cerimonia sono state adottate eccezionali misure di sicurezza contro gli attentati: misure che rimarranno in atto anche per proteggere dal terrorismo le navi in transito. Le navi saranno scortate da mezzi navali militari e "protette" da un ombrello di elicotteri armati.

Come è stato detto durante la cerimonia di inaugurazione, il nuovo tratto di canale consentirà progressivamente di raddoppiare il transito giornaliero delle navi: contro le attuali 49 si potrà arrivare a 97, secondo una proiezione che si è spinta fino al 2023 e agli incrementi dello shipping mondiale. Significativo anche il risparmio di tempo dell'attraversamento: da 18 a 11 ore per i convogli northbound. E' stato fatto rilevare che il canale di Suez è la più lunga via d'acqua artificiale del mondo e riduce la distanza tra Singapore e Rotterdam di 6 mila chilometri rispetto alla rotta del Capo di Buona Speranza (Sud Africa) e la distanza tra Rotterdam e New York di 4 mila chilometri.

Anche per l'Italia, che è uno dei partner commerciali più importanti per l'Egitto, il potenziamento del canale rappresenta un'opportunità sia per i tempi ridotti dell'attraversamento, sia in particolare perché i più grandi porti nazionali capaci di ricevere le mega-portacontenitori oggi transitabili per Suez (Gioia Tauro e La Spezia in particolare) diventano più appetibili rispetto alle rotte del nord Europa.

China Shipping e Cosco verso la fusione

Londra - Pechino accelera sulle fusioni tra linee per creare la terza flotta mondiale di portacontainer.

Tre mesi per individuare un percorso, anzi come lo definisce una fonte cinese «uno schema per accelerare la fusione».

È il dossier sul tavolo dei cinque top manager di Cosco Group e China Shipping Group che per i prossimi 90 giorni si vedranno con regolare cadenza, pronti a costruire insieme la fusione tra le due compagnie cinesi. E così le voci che da mesi si rincorrono, hanno trovato conferma nei media e negli analisti locali cinesi: la Cina vuole consolidare le proprie linee per affrontare al meglio il periodo di crisi dei volumi che si vede all'orizzonte e se possibile prevenire la grande depressione che ha colpito i tanti - troppi - cantieri navali. A guidare il gruppo di lavoro c'è Xu Lirong, 36 anni passati in Cosco, oggi alla guida come presidente di CSG. Affianco a lui c'è Li Yunpeng, direttore generale di Cosco dal 2013. Il "vecchio" Ma Zehua, presidente di Cosco, ha 62 anni ed è a un solo anno dalla pensione e non fa parte del gruppo di lavoro.

Già a maggio gli analisti di Pechino avevano capito che oramai i giochi erano quasi fatti: l'accordo con la brasiliana Vale per le quattro unità valemex era stato firmato a quattro mani da parte cinese, cioè sia da Cosco che da CSG.

In generale la politica cinese mira a continui consolidamenti tra i giganti di stato che operano nei diversi settori: da mesi ha preso avvio quello relativo al settore navalmeccanico, ma a giugno è andata in porto anche la fusione tra i due colossi statali della costruzione dei treni, tra CNR E CSR. Nel

grande piano di Pechino che mira al consolidamenti, c'è spazio ancora per lo shipping. **Oltre a Cosco e China Shipping Group, il governo sta pensando ad una fusione anche tra China Merchant Energy Shipping (nota come CMES) con Sinotrans & CSC Holdings.** Recentemente una joint venture tra queste due realtà nel settore delle petroliere, aveva già innescato i meccanismi della sinergia tra le due realtà. «Tutte le aziende citate del settore marittimo, potrebbero presto dare vita a nuovi gruppi frutto di fusioni e consolidamenti» spiegano fonti governative. Il processo però non può essere rapido perchè a Pechino spiegano che il settore dello shipping è molto più complicato di quello ad esempio della costruzione di treni: ci sono porti, implicazioni logistiche e esigenze degli armatori e del traffico globali. Non solo: bisogna anche fare i conti con i diversi settori dello shipping: rinfuse, container, petrolio ad esempio. Tutti con esigenze molto diverse.

Pechino sembra così aver individuato il settore migliore per la prova generale della fusione, quello dei contenitori. Intanto perchè a richiedere la mossa opra è il mercato, poi perchè il consolidamento tra China Shipping e Cosco permetterebbe alla Cina di possedere la terza flotta per capacità al mondo, subito dietro Maersk e Msc. **Il peso anche politico dei carrier cinesi ne risulterebbe accresciuto.** Attualmente Cosco guida l'alleanza CKYHE, mentre China Shipping fa parte della Ocean 3, l'altra partnership tra linee che vede insieme la compagnia cinese con Uasc e Cma Cgm. Una mossa di Pechino da qui a tre mesi potrebbe sconvolgere anche la geografia delle alleanze.

Maersk Line e MSC sopprimeranno il servizio Asia-Europa AE9/Condor

Scala i porti di Ningbo, Shanghai, Yantian, Chiwan, Tanjung Pelepas, Barcellona, Tanger Med, Southampton, Le Havre, Anversa e Felixstowe

inforMARE - Maersk Line e Mediterranean Shipping Company (MSC), compagnie che sono rispettivamente la prima e la seconda per capacità di carico della flotta del segmento del trasporto marittimo containerizzato e che collaborano sui traffici est-ovest attraverso il Vessel Sharing Agreement denominato 2M, hanno annunciato oggi una ottimizzazione di questa rete di servizi ed hanno comunicato la prossima soppressione di uno dei servizi di linea che collegano l'Asia con l'Europa.

Si tratta del servizio settimanale denominato AE9 da Maersk Line e Condor da MSC, che sarà soppresso il prossimo 14 settembre. La linea scala i porti di Ningbo, Shanghai, Yantian, Chiwan, Tanjung Pelepas, Barcellona, Tanger Med, Southampton, Le Havre, Anversa e Felixstowe.

Maersk Line e MSC hanno precisato che il servizio sarà effettuato come linea stagionale se sarà rilevata una domanda sufficiente. (A-P)

Canal rivalry intensifies for FE-USEC services

In the same week that Egypt inaugurated a major expansion of the Suez Canal, with a deeper and wider main waterway and a new 35 km parallel channel, the Panama Canal Authority (ACP) says it will temporarily reduce the maximum draft of ships allowed to transit through the waterway because of the drought caused by the global weather phenomenon El Niño.

Seemingly unrelated, the two events, however, mark an intensification of the ongoing rivalry between the two canals - especially for services connecting Asia with the US East Coast where they are in direct competition. The new expanded Panama Canal locks, which are due to open in April 2016, will push the rivalry further along as the balance tilts in the Panama Canal's favour.

Based on Alphaliner's records, the average size of ships on the FE-USEC route via Suez has increased by 73% since 2005, while ships on the same trade via the Panama Canal have only increased by 12% due to the latter's canal size restrictions. The opening of the new locks at Panama next year will allow carriers to replace the current panamax tonnage with much larger ships. In the FE-USEC business, the Panama Canal will therewith have the opportunity to regain most of the market share that it lost to the Suez Canal since 2008.

Prior to 2008, the Panama Canal's share of the FE-USEC all-water market stood at about 90% but it has been sliding since then to reach a low of 48% in 2014. Its share currently stands at 51% with the recent launch of five new all-water services via Panama, but this is expected to increase to over 70% by the end of 2016 as most of the Suez loops focussing on Chinese origin ports should revert

to the Panama route, while the all-water services focussed on South East Asia origins are expected to retain their Suez routing due to the shorter sailing distances.

Of the nine weekly all-water services on the Suez route, only one is wholly dedicated to the South East Asia market, while the remaining eight strings wayport in South East Asia enroute from Central or South China origins. At least four of the strings calling in Central China are expected to shift to the Panama route, while the remaining services via Suez may be reconfigured to turn around in South East Asia, with a small number of them potentially also calling in South China.

The expansion of the Suez Canal will not have any immediate impact on its share of FE-USEC cargo. Apart from the launch of the 'Zim Seven Star Express' (Z7S) service in May, no other carrier has launched new FE-USEC strings via the Suez canal so far this year.

Meanwhile, the Panama canal's announcement to temporarily limit the maximum draft of ships from 39.5 ft (12.04 m) to 39 ft (11.89 m) starting from 8 September is also not expected to have any significant impact on the FE-USEC services, as less than 20% of the Panama transits will be affected by the reduced draft limits.