



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

30 APRILE 2014

Taranto cerca il rilancio delle riparazioni navali

La Marina pronta a mettere a disposizione delle imprese private le strutture dell'Arsenale per far fronte alla nuova stagione di tagli delle risorse

Il nome di Taranto era saltato fuori anche nella ridda di vere o presunte candidature per la rottamazione della Costa Concordia (che, ovviamente, avverrà altrove), ma ora per la navalmeccanica ionica esiste un progetto concreto, destinato, se non a riportarla ai fasti degli storici cantieri Tosi, quantomeno a ritagliarle un ruolo nel promettente mercato delle riparazioni navali.

Durante un incontro organizzato ad hoc, infatti, l'Ammiraglio Stefano Tortora, Comandante del Comando Logistico della Marina Militare, e il presidente degli industriali, Vincenzo Calabrese, hanno illustrato lo schema di una possibile collaborazione fra la Marina e le imprese navalmeccaniche private per l'utilizzo ad usi civili dei bacini di carenaggio e delle ammesse strutture dell'Arsenale Militare di Taranto.

"L'idea scaturisce - spiega Vincenzo Calabrese, presidente della sezione navalmeccanica di Taranto - dall'incontro fra l'esigenza dei nostri associati di disporre di strutture adeguate alle richieste del mercato e quella della Marina di far fronte ai tempi di tagli alla Difesa e spending review che stiamo vivendo mediante la valorizzazione di asset finora sfruttati solo parzialmente".

Fra il dire e il fare tuttavia ci sono ancora diversi aspetti da limare. "Uno di questi - riprende Calabrese, spiegando che per la formalizzazione di un accordo vero e proprio ci vorrà ancora del tempo, anche se entrambe le parti sperano di chiudere entro l'anno - è elaborare un meccanismo di utilizzo di bacini e spazi dell'Arsenale tale da non pregiudicare le esigenze che la Marina ha di mantenere la propria flotta. Esigenze che in linea di

massima possono rientrare in una programmazione temporale, consentendo quindi di ritagliare spazi certi per i privati, ma che, non di rado, si manifestano in modo

imprevedibile".

Le modalità di utilizzo dei privati sono solo uno degli spigoli da smussare, collegato a quello relativo alle possibili formule contrattuali. "Potremmo utilizzare l'istituto della permuta tradizionale oppure assicurare la gestione tramite società private o consorzi" ha dichiarato Tortora durante l'incontro, ma Calabrese è convinto che la Marina sia più orientata sulla prima ipotesi: "Anche in relazione alla scarsità di risorse finanziarie, credo sia più probabile che ci si indirizzi sulla permuta, con la Marina che potrebbe offrire la disponibilità dei propri spazi a fronte dell'erogazione da parte dei privati di beni e servizi".

Nel frattempo una prima inedita operazione di riparazione di un'unità privata all'interno dell'Arsenale si è svolta proprio nelle scorse settimane, quando la compagnia armatoriale Morfini, accordandosi direttamente con la Marina, ha utilizzato uno dei bacini galleggianti di Taranto per effettuare alcune lavorazioni sulla sua bettolina Solaria unità del 1990 da 2.300 dwt

Lavori che potrebbero (Morfini non si è espressa al riguardo) essere collegati all'intenzione, manifestata alcuni mesi fa dalla società, di utilizzare Solaria per attività differenti dal bunkeraggio, non ritenuto più particolarmente redditizio (S2S n.30/2013).

Seppure non di molto (vanno tenute in considerazione anche le problematiche di ingresso e navigazione in Mar Piccolo), le strutture tarantine della Marina potrebbero comunque ospitare navi di maggiori dimensioni. L'Arsenale infatti dispone di due bacini in muratura (il Benedetto Brin di 24,8m x 209,6m, costruito nel 1889 e divisibile in due sezioni a mezzo di una barca porta centrale, e l'Edgardo Ferrati, 35,2m x 243,26, costruito nel 1916) e di cinque bacini galleggianti, due dei quali capaci di ospitare unità fino a 6.000 tonnellate. Interessante sarebbe inoltre capire se la Marina abbia intenzione di sviluppare un programma analogo a La

Spezia, il cui arsenale dispone di sei bacini in muratura e due galleggianti, ma sul tema non abbiamo ottenuto chiarimenti.

Andrea Moizo



Lupi a Genova parla di logistica e Concordia

font size

Print

Email

GENOVA - Per il ministro alle Infrastrutture Maurizio Lupi «il sistema portuale deve avere il coraggio di capire che, se si riorganizza e dimostra che può stare sul mercato e fare investimenti seri può chiedere l'autonomia finanziaria che altrimenti diventa una chimera». Lupi ha annunciato che «entro fine Maggio o ai primi di Giugno faremo una nuova legge che non sarà solo una riorganizzazione delle Autorità portuali ma affronterà anche il tema di come la logistica e la portualità possano integrarsi per competere a livello europeo e mondiale. E la riorganizzazione delle Autorità portuali ci sarà - ha aggiunto il ministro alle Infrastrutture - ma dobbiamo stabilire i criteri degli accorpamenti. La Ue ha già dato delle indicazioni ma prima di farceli imporre stabiliamoli noi». Rispondendo ai giornalisti che gli hanno chiesto notizie sul relitto della "Costa Concordia", il ministro ha detto: «Prima di giocare il derby dei porti bisogna vincere la sfida di demolire la Concordia in Italia». «La Concordia, al di là del dramma e della tragedia, è oggi un simbolo - ha aggiunto il ministro - e con il ministro per l'Ambiente lavoriamo affinché possa essere demolita in Italia, che deve dimostrare di essere un grande paese industriale competitivo».

Secondo il ministro Lupi «Genova ha capacità e professionalità, è una delle eccellenze italiane, ha saputo competere anche nei momenti difficili. Ci sono altre eccellenze nei porti italiani - ha concluso - ma c'è un dato oggettivo: il lavoro positivo fatto dal porto di Genova negli undici mesi in cui sono ministro».

Porti: Trieste; Monassi, ok riforma Lupi, avvicinarsi a Spa

Miniaistro ha avuto forza e energia di mediare

(ANSA) - TRIESTE, 29 APR - "Secondo me bisogna fare un ulteriore passaggio in avanti sulla riforma dei porti, tentando di avvicinarsi a una gestione 'spa". Lo ha affermato la presidente dell'Autorita' Portuale di Trieste, Marina Monassi, a margine dei lavori del Comitato portuale.

Secondo Monassi, il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, "ha avuto l'energia e la forza di mediare e di portarci verso una modernizzazione e svecchiamento di quelli che sono i porti". (ANSA).

Napoli, Francesco Karrer è il nuovo commissario del porto

Napoli - L'incarico di Karrer, che sostituisce l'ammiraglio Angrisano, ha una durata di sei mesi. La nomina è arrivata da parte del ministro Maurizio Lupi.

Napoli - **Il porto di Napoli** ha un nuovo commissario. **Francesco Karrer**, dopo la decisione del ministro Lupi, prende il posto dell'ammiraglio **Felicio Angrisano**.

Karrer, che è stato anche professore ordinario di Urbanistica all'università **La Sapienza di Roma**, resterà in carica per sei mesi.

Nel primo trimestre del 2014 il porto di Ravenna ha movimentato 5,9 milioni di tonnellate di merci (+13,7%)

Di Marco: è necessario avviare prima possibile i lavori di approfondimento dei fondali per non perdere quote di traffico e mettere a repentaglio l'attività del porto e di tutti coloro che vi trovano occupazione

~~Lo scorso~~ Lo scorso marzo il porto di Ravenna ha movimentato 2.091.819 tonnellate di merci, con un incremento del +23,7% rispetto a marzo 2013. Nel primo trimestre del 2014 il traffico è ammontato complessivamente a 5.923.072 tonnellate, in crescita del +13,7% rispetto a 5.208.146 tonnellate nei primi tre mesi del 2013. In particolare, nel trimestre gli sbarchi sono stati pari a 5,1 milioni di tonnellate (+15,0%), mentre gli imbarchi si sono attestati a 837mila tonnellate (+6,6%).

Nel primo trimestre di quest'anno le merci secche hanno registrato globalmente una crescita del +17,9% salendo a quasi quattro milioni di tonnellate, mentre le rinfuse liquide hanno subito un calo del -4,5% avendo totalizzato un milione di tonnellate. Per le merci unitizzate, quelle in container sono risultate in calo del -12,9% a 521mila tonnellate e quelle su rotabili sono aumentate del +123,9% salendo a 427mila tonnellate.

L'ente portuale ravennate ha reso noto che nei primi tre mesi del 2014 l'incremento in valore assoluto più evidente è stato quello dei prodotti metallurgici passati da 1.086.133 a 1.471.313 tonnellate (+35,5%) e provenienti principalmente dal porto di Taranto, dalla Russia e dalla Germania. Questo buon risultato - ha precisato l'Autorità Portuale - è determinato anche dal fatto che da gennaio 2014 l'acciaieria Arvedi di Cremona ha indirizzato a Ravenna circa un milione di tonnellate di metallurgici che in precedenza sbarcavano al porto di Venezia. In forte aumento anche i prodotti agricoli grazie ad un eccezionale sbarco di frumento proveniente perlopiù da Bulgaria e Nord America (Canada e USA), passati da 326mila a 552mila tonnellate (+69,1%). Positivo il risultato per le materie prime destinate alle ceramiche, e soprattutto argilla e feldspato, che con 65mila tonnellate in più rispetto al primo trimestre 2013 hanno registrato un incremento pari al +9,4%. Tra le rinfuse liquide è stata riscontrata una diminuzione dei prodotti petroliferi (-11,2%) e dei prodotti chimici liquidi (-5,0%): in crescita del +14,3%, invece, le derrate alimentari liquide. Per quanto riguarda i container, nel trimestre sono stati movimentati 45.633 teu (-11,2%); in particolare, il calo è stato pari a -3.254 teu per i pieni (-8,1%) e 2.497 teu (-21,9%) per i vuoti. Per i trailer, nel primo trimestre di quest'anno ne sono stati movimentati 17.873 contro i 9.733 nello stesso periodo del 2013 (+83,6%). Positivo il risultato del traffico di nuove autovetture che con 7.351 pezzi sbarcati nei primi tre mesi ha registrato un saldo positivo di 785 pezzi (+12%).

«Il traffico nel porto di Ravenna - ha commentato il presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Galliano Di Marco - durante il mese di marzo, cresce ancora grazie alle Autostrade del Mare che, detto per inciso, hanno permesso di avere un saldo positivo del traffico 2013, ed alla movimentazione delle rinfuse, che da sempre caratterizza questo scalo e nella quale il porto di Ravenna conferma la propria leadership. In generale però, come ho già detto nei mesi scorsi, il dato relativo ai container, dimostra che è necessario avviare prima possibile i lavori di approfondimento dei fondali previsti nel cosiddetto Progettone. Non si può più aspettare, se non al rischio di compromettere qualsiasi futuro sviluppo del nostro scalo. Dobbiamo andare avanti e al più presto - ha sottolineato Di Marco - per non perdere quote di

traffico anche nel settore delle rinfuse, che sarebbe poi impossibile recuperare e senza le quali è messa a repentaglio l'attività del porto e di tutti coloro che vi trovano occupazione». 

RCCL scommette 'forte' sulla Cina

Nell'estate 2015 la nuovissima Quantum of the Seas farà di Shanghai il proprio homeport

Che quello cinese, dal punto di vista delle crociere, fosse un mercato molto appetibile, dai margini di crescita ancora consistenti, è un fatto noto e testimoniato dal crescente interesse delle compagnie verso il Far East, non soltanto come destinazione ma anche come bacino d'utenza.

La mossa recentemente annunciata dal gruppo Royal Caribbean, però, segna un cambio di passo: la compagnia americana ha infatti deciso di posizionare per la stagione estiva 2015 la sua nuovissima cruiseship Quantum of the Seas (167.800 tonnellate di stazza lorda e 4.100 passeggeri di capacità, attualmente in costruzione nel cantiere tedesco Meyer Werft) a Shanghai, da dove - a partire da maggio - salperà per crociere di 3 e 8 notti verso Giappone e Corea del Sud. A differenza delle strategie finora adottate da tutti gli armatori del settore, che prevedono in linea di massima il posizionamento in Far East di naviglio datato, per spingere le navi più nuove sui mercati tradizionali di Caraibi e Mediterraneo, RCCL ha ribaltato il punto di vista presidiando il mercato asiatico con la sua nave più recente e innovativa.

Dopo la stagione inaugurale dell'inverno 2014/2015, con partenza da Cape Liberty in New Jersey verso i Caraibi, la Quantum si sposterà infatti a Shanghai, andando ad affiancare in Asia la Mariner of the Seas e la Voyager of the Seas, consentendo al gruppo di incrementare del 66% la capacità impiegata nella regione.

"I gusti dei consumatori cinesi si sono molto evoluti in questi anni: oggi si aspettano anche nel settore delle crociere un'offerta con standard qualitativi ai massimi livelli mondiali, e la Quantum of the Seas è la nave adatta per soddisfare

queste esigenze" ha commentato il COO di Royal Caribbean Adam Goldstein. "Noi siamo pronti a cogliere e accelerare le opportunità di crescita del mercato cinese, con una nave che riuscirà sicuramente a colpire l'immaginario dei crocieristi di questa regione".

"I trend e i segnalatori che stiamo registrando in Cina ci dicono che, se

riusciremo rapidamente ad incrementare la nostra presenza nell'area, potremo ottenere un reale vantaggio competitivo di lungo termine e un interessante ritorno

sugli investimenti" ha proseguito il manager americano, che ha poi concluso: "Dovremo essere agili, ma la capacità di adattarsi e di essere flessibili è da sempre uno dei punti di forza del nostro gruppo". Per coprire il vuoto lasciato negli USA

dalla migrazione della Quantum verso Oriente, che a maggio 2015 si sposterà appunto dal New Jersey a Shanghai, RCCL ha deciso di coprire il porto di Cape Liberty con la Liberty of the Seas, che durante la stagione estiva 2015 salperà dallo scalo statunitense diretta nei Caraibi, alle Bermuda e in Canada. Toccherà poi alla gemella della Quantum, la Anthem of the Seas, presidiare Cape Liberty a partire da novembre 2015, dopo la sua stagione inaugurale (estate 2015) passata a Southampton, in Gran Bretagna.

Royal Caribbean, utile e ricavi in calo

Roma - Il gruppo americano ha chiuso il primo trimestre con un utile netto di \$ 26,5 milioni, - 65,3% rispetto all'anno scorso.

Roma - Il gruppo americano Royal Caribbean Cruises ha chiuso il primo trimestre con un utile netto di \$ 26,5 milioni (-65,3%) a fronte di ricavi per \$ 1,89 miliardi (-1,3%).

L'utile operativo ha registrato una flessione del 41,2% a \$ 97,5 milioni. Nel trimestre sono stati ospitati 1,3 milioni di passeggeri, l'1,3% in più rispetto al primo trimestre dello scorso anno.

China Shipping Container Lines è tornata all'utile

Nel primo trimestre 2014 l'utile attribuibile agli azionisti è ammontato a 87,4 milioni di yuan

~~inforMARE~~ - Dopo quattro trimestri consecutivi archiviati in perdita la compagnia armatoriale China Shipping Container Lines (CSCL) ha chiuso il primo trimestre del 2014 con un risultato economico netto di segno positivo: l'utile attribuibile agli azionisti della compagnia cinese è ammontato a 87,4 milioni di yuan (14 milioni di dollari) rispetto ad una perdita di -716,5 milioni di yuan nel primo trimestre del 2013. I ricavi sono cresciuti del +5,7% attestandosi a 8,56 miliardi di yuan rispetto a 8,10 miliardi di yuan nei primi tre mesi dello scorso anno. Il risultato operativo è stato di segno negativo per -46,3 milioni di yuan rispetto ad un passivo operativo di -706,2 milioni di yuan nel periodo gennaio-marzo del 2013. (A)

Privatizzazioni: Grecia, sei gruppi interessati a porto Pireo

Per l'acquisto del 67% delle azioni della Port Authority

29 aprile, 16:23

(ANSA) - ATENE, 29 APR - Sono sei i gruppi internazionali che hanno espresso il loro interessamento all'acquisto del 67% del capitale azionario dell'Ente Portuale del Pireo (Olp). Secondo il sito web tovima.gr, i gruppi interessati sono: Cosco (Hong Kong) Group Limited, il colosso cinese già presente in Grecia e in particolare nel porto del Pireo; Ports America Group Holdings. Si tratta della più grande società di amministrazione di porti negli Stati Uniti, presente in 80 Paesi del mondo; APM Terminals B.V., un colosso olandese presente in 39 nazioni; Cartesian Capital Group, LLC, un gruppo che amministra capitali d'investimenti con sede a New York; International Container Terminal Services, Inc, una compagnia delle Filippine fondata nel 1987; Utilico Emerging Markets Limited, una società d'investimenti con sede alle Bermude quotata in Borsa a Londra. Nei prossimi giorni i consiglieri dell'Ente ellenico per la valorizzazione delle proprietà dello stato (Taiped) valuteranno le domande dei gruppi interessati e prepareranno il loro rapporto al Consiglio direttivo che deciderà in merito. Da parte loro, il governo e il Taiped non hanno nascosto la soddisfazione per l'interessamento internazionale dimostrato alla privatizzazione dell'Olp. Il ministro della Marina Mercantile, Miltiadis Varvitsiotis, ha detto che "l'interesse di sei gruppi internazionali per la valorizzazione del porto del Pireo conferma la giusta scelta fatta dal governo nel procedere alla sua privatizzazione e nello stesso tempo smentisce le Cassandre che prevedevano il contrario". Vari analisti economici, da parte loro, ritengono che il gruppo con le maggiori possibilità sia Cosco in quanto già presente nel porto di cui controlla quasi il 70% delle attività. (ANSA).

MSC punta ai due nuovi terminal container di Haifa e Ashdod

Tra le offerte preliminari per il bando emesso dal governo di Tel Aviv ci sono quelle di Terminal Investment Limited e di Eurogate

C'è anche il gruppo MSC tra le società terminalistiche che hanno fatto richiesta di pre-qualifica per il bando di gara lanciato dal governo di Israele, avente come oggetto la costruzione e la gestione di due nuovi porti container: Haifa Bay e South Ashdod.

La concessione prevede di affidare agli aggiudicatari il compito di progettare, finanziare, realizzare e poi gestire le due nuove infrastrutture, che dovranno essere in grado di ricevere e lavorare portacontainer di nuova generazione da 18.000 TEUs, per un costo stimato delle

due opere che dovrebbe raggiungere complessivamente 1,7 miliardi di euro.

Le richieste di pre-qualifica, secondo la stampa locale israeliana, sarebbero arrivate da Terminal Investment Limited (gruppo MSC), Eurogate (che in Italia controlla Contship), dal gruppo terminalistico filippino ICTSI e da quello cinese Shanghai International Port. Una volta vagliate le caratteristiche dei diversi candidati, la Israel Ports Development & Assets Company Ltd – società governativa che sovrintende ai due progetti – procederà con la richiesta di offerte vere e proprie, avviando così la seconda fase del procedimento, la cui scadenza era inizialmente prevista per l'inizio del 2014 ma è stata poi

posticipata.

Shlomo Breiman, direttore della Israel Ports Development & Assets Company, ha spiegato che l'obiettivo è garantire nei due nuovi porti del paese l'applicazione dei più elevati standard di efficienza operativa e gestionale, aggiungendo che sono già stati acquistati i materiali per la costruzione delle dighe, necessarie per procedere poi alla realizzazione dei terminal veri e propri. E d'altra parte, sull'intenzione dell'esecutivo di Tel Aviv di procedere con rapidità nello sviluppo delle due infrastrutture, si è pronunciato di recente anche il Ministro degli Esteri di Israele Yisrael Katz, che ha confermato l'intenzione di costruire i due porti

contemporaneamente, e garantire poi in fase di gestione maggiore concorrenza, efficienza oltre alla possibilità di

scegliere i fornitori di servizi.

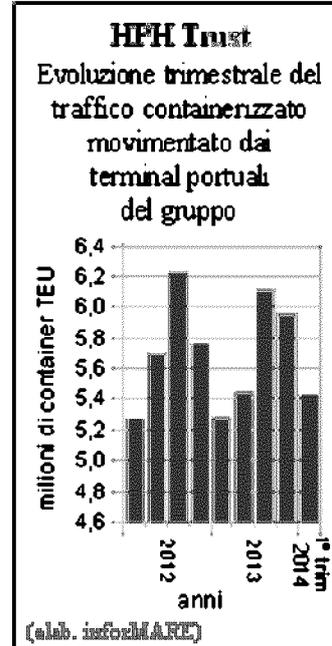
Inizialmente infatti, quando era stato annunciato il progetto di sviluppo dei due porti di Haifa Bay e South Ashdod a maggio 2013 (S2S n.18/2013), il Ministero dei Trasporti aveva dichiarato di dover ancora decidere se procedere contemporaneamente con entrambe le strutture o dare la priorità ad una delle due, nodo che adesso è stato sciolto optando per una strada parallela che dovrebbe consentire, sempre secondo quanto aveva allora reso noto Yisrael Katz, di avere le nuove banchine operative già nel 2018.

Nei primi tre mesi del 2014 i terminal del gruppo HPH Trust hanno movimentato 5,4 milioni di container (+2,8%)

La società ha registrato un utile netto di 761,4 milioni di dollari di Hong Kong (+18,6%)

~~informARE~~ Nei primi tre mesi del 2014 i terminal portuali del gruppo Hutchison Port Holdings Trust (HPH Trust) hanno movimentato un traffico dei container pari a 5,4 milioni di teu, con una progressione del +2,8% rispetto a 5,3 milioni di teu nel primo trimestre dello scorso anno.

HPH Trust ha chiuso il primo trimestre di quest'anno con un utile netto di 761,4 milioni di dollari di Hong Kong (98 milioni di dollari USA) su ricavi per 2,94 miliardi di dollari di Hong Kong, con incrementi rispettivamente del +18,6% e del +2,7% sul corrispondente periodo del 2013. L'utile operativo è ammontato a 1,02 miliardi di dollari di Hong Kong (+21,7%). (HPH)



L'Asia continua ad essere la locomotiva della crescita degli scambi commerciali mondiali

La domanda continua ad essere debole nelle economie sviluppate

inforMARE - L'Asia continua ad essere la locomotiva della crescita degli scambi commerciali mondiali. Lo evidenzia l'ultimo rapporto statistico dell'International Transport Forum (ITF) dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE) sottolineando come il quadro generale del trasporto merci mondiale continui tuttavia ad essere incerto.

Il rapporto statistico, che presenta dati fino al dicembre scorso, rileva come il commercio estero via mare rimanga, in termini di tonnellate trasportate, al di sotto dei livelli pre-crisi (giugno 2008) sia nell'UE-27 che negli Stati Uniti (rispettivamente -2% e -7%). Anche il commercio estero per via aerea, che - ricorda l'ITF - è considerato il principale indicatore dell'evoluzione degli scambi commerciali, è fermo al di sotto del picco pre-crisi in entrambe le regioni (rispettivamente -5% e -3%). In generale - spiega l'International Transport Forum - la domanda rimane debole nelle economie sviluppate. Le importazioni via mare negli Stati Uniti sono diminuite nel corso del 2013 e alla fine dell'anno erano del 27% al di sotto dei livelli pre-crisi e le importazioni via mare nell'UE permangono del 10% al di sotto dei livelli pre-crisi. Le importazioni per via aerea in entrambe le regioni risultano stabili ai livelli del giugno 2008.

Invece le esportazioni via mare in Asia sono aumentate sia nell'UE a 27 che negli USA e risultano pari rispettivamente al 53 % e al 30% sopra i livelli pre-crisi. In particolare, le esportazioni via mare dell'UE e degli USA verso la Cina, misurate in tonnellate di merci trasportate, si sono attestate rispettivamente al 83% e al 142% al di sopra dei livelli di luglio 2008. L'ITF rileva come la dipendenza dalla Cina sia evidenziata anche dai dati delle esportazioni della Nuova Zelanda verso la Cina, con un export via mare che è più che triplicato a partire dal picco pre-crisi.

I dati relativi al Brasile mostrano tendenze divergenti tra aereo e marittimo: il commercio estero via mare, misurato in tonnellate, è aumentato del 23 % rispetto ai livelli pre-crisi ed è proseguito il flusso delle importazioni guidate in parte dai grandi progetti di costruzione di infrastrutture per la Coppa del Mondo e per le Olimpiadi. Invece il commercio estero per via aerea è in calo dal 2011 e a dicembre 2013 è sceso del 7% sotto i livelli di luglio 2008.

L'ITF conclude sottolineando come le merci trasportate su strada e per ferrovia nell'UE ristagnino rispettivamente a -14% e -8 % al di sotto del picco pre-crisi rispecchiando la continua debolezza della domanda interna. I volumi di trasporto merci per ferrovia nella Federazione Russa, che in precedenza avevano registrato un rialzo, mostrano segni di rallentamento, mentre il trasporto ferroviario merci in Cina mantiene la sua dinamica di crescita. 

Le interdipendenze sud-centro nord

Nell'ultimo numero di Euromerci (n. 1-2 gennaio/febbraio 2014, pag. 8), concludevamo un servizio intitolato "Se il Mezzogiorno muore" sottolineando che "L'Italia, se vorrà imboccare la strada della ripresa, dovrà farlo con il Mezzogiorno". Questo perché, come scrivevamo, "senza stimolare la crescita dei sistemi locali meno dinamici non è possibile assicurare uno sviluppo sostenuto e duraturo ai territori più avanzati. Soprattutto va contrastato uno sviluppo 'duale' che persegua in maniera strutturale il sottosviluppo di

interare aree". L'esigenza di superare la visione solo dualistica, come fossero due entità separate, del rapporto sud-nord Italia, è stata sottolineata nella ricerca "L'interdipendenza economica e produttiva tra il Mezzogiorno e il nord Italia", svolta dal centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-SRM, in collaborazione con Prometeia, e presentata in un convegno a Napoli.

Svolgendo la sua relazione, il direttore generale di SRM Massimo Deandrea si è soffermato su un punto vitale delle problematiche socioeconomiche poste al centro

IL CONVEGNO

Nella sala delle assemblee del Banco di Napoli, nella storica via Toledo, nel cuore della città partenopea, si è tenuto il 18 marzo il convegno organizzato dal centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-SRM dedicato alla presentazione della ricerca, condotta in collaborazione con Prometeia, sulle interdipendenze economiche tra il nord e il sud del nostro paese. Nell'ambito del convegno vi è stata anche una tavola rotonda sul tema "Filieri nazionali e potenzialità delle industrie del sud". "Occorre concentrarsi sulla necessità di uno sviluppo economico complessivo dell'intero 'sistema nazionale' che sappia valorizzare le vocazioni e le tipicità delle sue singole aree macro-regionali in una logica di mutuo interesse per il paese", ha sottolineato Massimo Deandrea, direttore generale di SRM. Sulla stessa linea il professor Gian Maria Gros-Pietro, presidente del consiglio di gestione di Intesa Sanpaolo: "Il convegno di oggi sottolinea quanto sia fondamentale presidiare il vantaggio comparato espresso dal territorio e fondato su esperienze e competenze costruite in decenni di attività. Sappiamo che il valore aggiunto nazionale incorporato nelle esportazioni è elevato e questo significa che, se il Mezzogiorno esporta, e cresce, crea valore aggiunto per tutto il paese. Inoltre, la presenza di una rete di interconnessioni tra il centro-nord e il sud ci consente di superare le visioni dualistiche e di sostenere la visione di una ripresa economica strettamente connessa al rilancio del Mezzogiorno". Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli ha aggiunto: "La vera sfida del Mezzogiorno per i prossimi anni è quella di saper utilizzare in modo efficace i fondi strutturali europei usando come volano per tre priorità su cui far convergere gli sforzi di tutti gli operatori economici: investire nelle infrastrutture a sostegno delle imprese, ad esempio migliorando l'efficienza della logistica portuale; sostenere ed estendere i processi di innovazione e internazionalizzazione già in atto in una parte dell'imprenditoria del Mezzogiorno; guardare con maggiore convinzione alle potenzialità del bacino del Mediterraneo. I dati positivi sull'export delle imprese campane, ad esempio, ci indicano che molti imprenditori sono già proiettati con successo in questa dimensione. Oggi - forse più che in passato - ci sono le condizioni, se saremo capaci e competitivi, per cogliere questa sfida". Franco Gallia, direttore generale del Banco di Napoli, ha chiesto che vi sia un "approccio" nuovo, a livello sia politico sia economico, riguardo le tematiche dello sviluppo meridionale: "Il modello di sviluppo italiano si è storicamente basato sulla stretta interdipendenza tra imprese nei territori da nord a sud. Noi siamo convinti della potenzialità delle imprese nel Mezzogiorno, ma occorre essere consapevoli, e la ricerca di SRM lo mette bene in evidenza, che ci vuole un approccio nuovo in quanto il contesto di riferimento è in continua evoluzione. Occorre uno sforzo comune, 'integrato' e 'unitario', che permetta al sistema imprenditoriale di superare i vincoli che ne condizionano la crescita e al sistema creditizio di dare assistenza e sostegno almeno su tre direttrici fondamentali: lo sviluppo del business internazionale, la crescita dimensionale e dell'innovazione, il rafforzamento delle vocazioni settoriali".

della ricerca. "Con questa ricerca si vuole offrire una riflessione sulla necessità di superare la visione solo dualistica del rapporto nord-sud a beneficio di una maggiore consapevolezza delle interdipendenze esistenti. Il Mezzogiorno "importa" risorse per il 30% dal centro nord che a sua volta ne "importa" per il 25% dal Mezzogiorno. Per ogni investimento nel sud si attiva una rilevante quota di produzione al centro nord. Se a questo aggiungiamo che settori industriali importanti per il nostro paese, come automotive, aeronautico e agroalimentare, hanno nel Mezzogiorno un peso in termini di fatturato, export e occupati molto rilevante per le rispettive filiere, si capisce pienamente che il rilancio dell'economia del Mezzogiorno è una condizione essenziale per la ripresa dell'intero paese". In altri termini, la ricerca si è posta l'obiettivo di guardare all'economia del Mezzogiorno non solo in una logica di confronto statistico con le altre regioni d'Italia ma soprattutto per capire quale sia l'apporto delle regioni meridionali nel processo produttivo nazionale e nella creazione di ricchezza.

Dalla ricerca emergono 10 punti chiave che di seguito sintetizziamo.

1. Sia il centro nord sia il Mezzogiorno sono largamente dipendenti - in termini di scambi di beni e servizi - l'uno dall'altro per soddisfare le proprie esigenze produttive. Il Mezzogiorno "importa" risorse per il 30,3% delle sue esigenze dal centro nord (il 6,6% dall'estero, la produzione interna è pari al 59,1%, il restante 4% sono imposte nette) mentre il centro nord "importa" risorse per il 25,1% delle sue esigenze dal Mezzogiorno (il 8,9% dall'estero, la produzione interna è pari al 63,2%, le imposte nette sono il 2,8%).

2. Per ogni 100 euro di investimenti effettuati nel Mezzogiorno si verifica un "effetto dispersione" a beneficio del centro nord pari a 40,9 euro. Mentre viceversa per ogni 100 euro di investimenti effettuati nel centro nord si verifica un effetto dispersione a beneficio del Mezzogiorno pari a 4,7 euro.

3. L'elevato "effetto dispersione" del Mezzogiorno (in confronto a quello del centro nord) ha una duplice valenza.

è un indice negativo in quanto evidenzia come il tessuto economico e produttivo del Mezzogiorno - data la minore densità imprenditoriale rispetto al centro nord - non sia pienamente in grado di internalizzare gli effetti degli investimenti;

per converso però - spostando l'attenzione dal solo Mezzogiorno al "sistema paese" - questo significa che un investimento effettuato nel Mezzogiorno ha una rile-

vante ricaduta positiva sul resto del paese alimentandone la domanda.

La dimensione degli effetti di spillover inter-regionale (ossia il fenomeno per cui un'attività economica volta a beneficiare un determinato settore o una determinata area territoriale produce effetti positivi anche oltre tali ambiti) di variazioni della domanda e della produzione localizzate in una regione è un indicatore importante per misurare il grado di integrazione tra le regioni, ma anche gli effetti di variazioni nella domanda complessiva. Le regioni con maggiore effetto spillover del Mezzogiorno sono la Lombardia, l'Emilia Romagna e il Veneto.

4. Se abbiamo visto che l'effetto dispersione degli investimenti nel Mezzogiorno è pari a circa il 40%, questo significa che (dedotto l'effetto dispersione verso l'estero pari a circa il 10%) per ogni 100 euro di investimenti nel Mezzogiorno si trattengono/attivano 50 euro di produzione. C'è quindi una capacità di creazione endogena di ricchezza che non va sottovalutata e su cui basarsi per il rilancio di questa economia.

5. Al di là della media indicata sopra, ci sono settori dove la quota trattenuta è maggiore (cioè l'effetto dispersione è minore). Si evidenzia dall'analisi una capacità di trattenere maggiormente gli effetti degli investimenti nei

settori non manifatturieri. Infatti, la quota trattenuta è particolarmente elevata nel comparto dell'energia e delle costruzioni (76,8%), seguono il comparto dell'agricoltura (52,6%) e quello della pubblica amministrazione e dei servizi alle famiglie (51,5%).

6. Tuttavia, anche all'interno del comparto manifatturiero vi sono filiere dove gli investimenti attivano una quota di produzione interna al Mezzogiorno molto significativa. Tra questi, ad esempio, i settori automotive, aerospazio, logistica e trasporti. Un minor effetto di attivazione si ha invece in altri settori: nell'alimentare, e ancor di più nel tessile, il Mezzogiorno continua ad essere "terzista" ciò significa che attivare la domanda in questi settori ha un maggior effetto distributivo a livello nazionale e quindi una capacità di trasferimento molto elevata.

7. Guardando poi non più al grado di interdipendenza, ma al "peso" che queste filiere industriali hanno nel Mezzogiorno in termini di valore aggiunto, fatturato e occupazione rispetto al totale nazionale, si rileva come automotive, aerospazio, agroalimentare (i settori della "3A") e la filiera dell'economia del mare (dalla logistica allo shipping) diano un rilevante contributo all'intero sistema economico nazionale (la filiera aeronautica genera nel Mezzogiorno circa il 31,5% del valore aggiunto nazionale e occupa circa 13 mila addetti, il 40% del dato nazionale, la filiera automotive rappresenta il 25% del pil settoriale nazionale; quella agroalimentare nel Mezzogiorno ha un valore aggiunto di circa 16 miliardi di euro, pari al 30% del dato nazionale; la "filiera del mare" ha un valore aggiunto di 13,9 miliardi di euro, pari ad oltre un

terzo del dato nazionale con un peso sull'economia interna del 4,3%, contro il 2,9% dell'Italia). In quest'ultima

filiera le imprese sono oltre 87 mila e pesano per il 41,42% sul dato nazionale e gli addetti sono oltre 300 mila con un peso del 5,4% sull'economia interna.

8. La forza di queste filiere e meta-distretti "interconnessi" risiede inoltre anche nella spiccata tendenza all'internazionalizzazione. La componente di export - so-

Per ogni 100 euro investiti nel Mezzogiorno, si verifica un "effetto dispersione" di circa 41 euro a favore del centro nord

prattutto nei settori delle "3A" e della logistica e trasporti - infatti è significativa per tutto il paese e contribuisce in modo rilevante al valore internazionale delle nostre produzioni. Ad esempio, la "filiera del mare" rappresenta circa il 21% dell'export del settore a livello nazionale

9. Da qui deriva l'importanza del Mezzogiorno nella complessa rete di relazioni interaziendali e intra-regionali per lo sviluppo economico nazionale.

10. Le strategie: più sostegno al manifatturiero nel Mezzogiorno, usare bene la leva dei fondi strutturali europei, valorizzare la centralità nel Mediterraneo come vocazione geo-economica. La ripresa economica in Italia passa dal rilancio del Mezzogiorno. ■

Evergreen opts for alternatives to cover Red Sea further to 'SRS 2' closure

Further to the closure of the CMA CGM-Evergreen SE Asia-Red Sea (REX 3/SRS 2) joint service and the decision of CMA CGM to team up with CSCL and UASC to cover the Far East-Southern Red Sea sector, Evergreen has opted for an adjustment of its other dedicated Far East-Red Sea loop and for slots on Red Sea feeders in order to continue its coverage of the Southern Red Sea, that used to be ensured with the 'SRS 2'.

In this respect, Evergreen is boosting the capacity of the FRS/FRX service, that it operates jointly with COSCO, with eight units of 7,000-8,500 teu ('S'-class and 'L'-class) replacing 5,500 teu ships, while adding Aden, so far covered by the 'SRS 2', to the rotation. Besides, Taipei replaces Kaohsiung as the Taiwan call. The revised rotation will then cover Shanghai, Ningbo, Taipei, Xiamen, Shekou, Tanjung Pelepas, Singapore, Aden, Jeddah, Sokhna, Aqaba, Jeddah, Singapore, Yantian, Shanghai. The addition of the Aden call results in a lengthening of the rotation to eight weeks, with an eighth ship added.

Evergreen will also complete its coverage of the Southern Red Sea through slots on existing Intra Red Sea feeders hubbing at Jeddah to cover Port Sudan, Hodeidah and Djibouti, as follows :

- ▶ IRS/RSF - Connecting Jeddah to Port Sudan, via a participation in COSCO's weekly intra Red Sea Feeder Service with the 1,504 teu PROSPER, fixed by Evergreen in continuation of a COSCO charter.
- ▶ IRS 2 - Connecting Jeddah to Hodeidah, via slots on the X-Press Feeders 'JHX 2' service, an additional loop run with the 1,730 teu HELENE RUSS .
- ▶ IRS 3 - Connecting Jeddah to Djibouti, via slots on the joint Red Sea Feeder service of CMA CGM and X-Press Feeders, currently using the 1,078 teu STADT LUBECK.