



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

15 NOVEMBRE 2013

Porti: Taranto nella nuova mappa dei corridoi europei

Autorità portuale, premiati sforzi e impegno profusi

(ANSA) - TARANTO, 13 NOV - Con l'approvazione della mappa dei nove corridoi che formeranno il tessuto della rete trasportistica europea, l'Autorità Portuale di Taranto vede finalmente premiati gli sforzi e l'impegno finora profusi a supporto dell'inserimento dello scalo ionico nella mappa dei corridoi. Nelle prime fasi di consultazione - è detto in una nota dell'Ap - Taranto ancorché identificata quale "Porto Core" non era stata inserita in nessuno dei corridoi europei. Nel corso dell'evento TEN-T Days che si è tenuto a Tallinn (Estonia) tra il 16-18 Ottobre 2013 è stata presentata la nuova mappa che include Taranto nel nodo marittimo di collegamento del corridoio con La Valletta e nel nodo terminale del segmento terrestre/ferroviario del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo che parte da Helsinki per giungere fino a Malta. Questo - secondo l'Ap - consentirà al porto ionico di potersi candidare al fine di beneficiare dei fondi che l'Ue metterà a disposizione della rete centrale nel periodo 2014-2020 e che si stima ammonteranno a circa 250 miliardi di euro per i vari settori (ambiente, tecnologia, informazione, trasporti, ecc). Si prevede, inoltre, che il "meccanismo per collegare l'Europa" ("Connecting Europe Facility Cef") triplicherà gli investimenti destinati al solo settore dei trasporti e che quindi investirà circa 26 miliardi di Euro nel periodo di programmazione di prossimo avvio.

(ANSA)

Lo scorso mese il traffico nel porto di Taranto è diminuito del -6,3%

Nei primi dieci mesi del 2013 il calo è stato del -21,0%

~~inforMARE~~ - Lo scorso mese il traffico nel porto di Taranto è diminuito del -6,3% scendendo a 2,28 milioni di tonnellate rispetto a 2,43 milioni di tonnellate nell'ottobre 2012. Le merci allo sbarco sono ammontate a 1,16 milioni di tonnellate (-12,0%) e quelle all'imbarco a 1,12 milioni di tonnellate (+0,5%). Le merci varie sono calate del -7,9% a 730mila tonnellate, di cui 172mila di merci in container (+43,2%) e 558mila di altre merci varie (-17,0%). Le rinfuse liquide sono cresciute del 66,5% a 403mila tonnellate, mentre le rinfuse solide sono diminuite del -18,0% a 1,14 milioni di tonnellate.

Nei primi dieci mesi del 2013 il porto pugliese ha movimentato 23,83 milioni di tonnellate di merci, con una contrazione del -21,0% rispetto a 30,18 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-ottobre dello scorso anno. 

Msc Crociere è una success story su Twitter

Msc Crociere entra nella *success story* di Twitter, la sezione del social network in cui sono raggruppate le aziende, i soggetti, i personaggi pubblici, che in poco tempo sono "esplosi" nel numero di contatti generati. Per intenderci, nelle *success story* figurano Barak Obama (tweet più condiviso, 800mila volte), **Coca-Cola Spain** (2,6 milioni di nuovi follower nel giro di poche settimane), **Lenovo UK** (brand hashtag cresciuto del 694% in 18 mesi) e da oggi **anche la compagnia crocieristica** con navi battenti bandiera italiana. Negli ultimi quattro mesi i suoi follower sono cresciuti del 420% raggiungendo attualmente i quasi 14mila follower.

La campagna marketing che ha trainato l'azienda verso questo successo è stata "La nave dei giovani". Un'intera nave, la Msc Orchestra, ha organizzato crociere dedicate ai giovani tra i 18 e i 35 anni con eventi di bordo e viaggi verso le isole del Mediterraneo. L'hashtag #navedeigiovani ha raggiunto i 2.500 retweet, con un tasso di engagement rate del 5,6%. «La campagna è stata un successo di marketing semplicemente analizzando il flusso di traffico generato sul nostro sito web, senza considerare tutti gli altri impatti in termini di engagement e viralità» spiega Andrea Guanci, direttore marketing Msc Crociere.



Assoporti su regolamentazione servizi tecnico-nautici

ROMA - Positivi i passi avanti fatti in Commissione Senato in tema di servizi tecnico nautici ma le Autorità portuali devono avere un ruolo ancor più forte nell'organizzazione di questo tipo di prestazioni. Questa in sintesi la presa di posizione dell'Associazione dei porti italiani, presieduta da Pasqualino Monti, così come viene chiarita ribadita in una specifica nota. «Assoporti - ai legge - tenuto conto che il testo dell'Accordo Interassociativo sottoscritto nel 2007 tra le rappresentanze di cui all'art. 14, comma 1-bis della legge 28.1.1994, n. 84, costituisce un passo avanti nel senso del riconoscimento del ruolo dell'Autorità portuale con riguardo alla regolamentazione dei servizi tecnico nautici, prende favorevolmente atto del recepimento di quell'accordo nel testo dei disegni di legge di riforma della legislazione portuale attualmente all'esame del Senato della Repubblica.

Peraltro ravvisa opportuno individuare, sempre di intesa con le altre parti di quell'accordo, un ruolo ancor più forte dell'Autorità portuale per ciò che concerne la determinazione dell'organizzazione dei servizi in parola e delle relative variazioni tariffarie in ciascun porto, nell'ambito di criteri e meccanismi validi per tutta la portualità nazionale e nel rispetto dei principi dell'ordinamento comunitario».



Concluse in Senato audizioni su riforma porti

ROMA - «Si sono concluse in Commissione le audizioni che hanno fornito preziosi contributi per definire le più opportune correzioni e integrazioni da apportare al testo della nuova legge sui porti. Siamo fiduciosi, dopo l'incontro con il ministro, di portare presto in aula la legge per l'approvazione entro l'anno» ha dichiarato Marco Filippi, capogruppo del Pd in VIII Commissione del Senato. «Da tutti gli esponenti sentiti in Commissione, dalla rappresentanza dei porti a quella dei lavoratori, alla stessa conferenza delle Regioni, è giunto - ha sottolineato il senatore Filippi (nella foto) - un sostanziale e unanime disco verde ad andare avanti spediti con documenti e contributi emendativi sui quali concentrare l'attenzione per il lavoro successivo.

Attendiamo adesso in Commissione l'incontro con il ministro. Un passaggio decisivo, di doveroso rispetto nei confronti del Governo, ma teso soprattutto a chiarire metodologie e contenuti di una riforma che attende il varo da oltre dieci anni e che non merita di naufragare ancora una volta».

«Il nostro impegno - ha concluso Filippi - rimane quello orientato all'approvazione del testo nell'aula del Senato entro l'anno in corso per consegnare il disegno di legge alla Camera». Ad essere ascoltati, durante l'ultima seduta della Commissione, sono stati tra gli altri gli

organi di rappresentanza delle Regioni, dei Comuni e Confindustria.

«Occorre una riforma che tenga conto del diverso contesto economico e sociale intervenuto nei vent'anni trascorsi dall'approvazione dell'attuale normativa; bisogna lavorare per una reale autonomia finanziaria dei porti, razionalizzando il sistema delle autonomie portuali, tenendo conto delle necessità di una maggiore integrazione tra la normativa di ambito portuale e quella in fase di revisione concernente la disciplina sugli interporti e le piattaforme logistiche» ha chiesto il coordinatore della Commissione Trasporti della Conferenza delle Regioni e assessore alla Regione Campania, Sergio Vetrella.

Il rappresentante delle Regioni ha sottolineato l'esigenza di un intervento legislativo che coniughi le istanze della sentenza Leipzig-Halle con la finanziabilità di opere essenziali di interconnessione con nodi e corridoi.

«Le Regioni valutano positivamente la semplificazione e la velocizzazione procedurale rispetto alle operazioni mercantili e alle opere di dragaggio - ha detto Vetrella - così come guardano con favore all'estensione dei poteri delle Autorità portuali». Tuttavia «è opportuno snellire l'iter dei piani regolatori portuali, distinguendo tra porti di seconda e terza classe, lasciando alla facoltà delle Regioni la normazione in materia di piani regolatori relativi ai porti regionali». Infine Vetrella ha giudicato «sicuramente apprezzabile» l'apertura alla polifunzionalità dei porti, «ma occorre un raccordo automatico tra le progettualità contenute nei piani regolatori portuali e l'allegato infrastrutture del Def».

Le richieste dell'Anci, l'associazione dei comuni italiani, sono state rappresentate da Alessandro Cosimi, delegato alla portualità e sindaco di Livorno. Una cabina di regia dove discutere la riforma della legislazione sui porti, un maggior coinvolgimento per la nomina dell'Autorità portuale e un adeguamento della legge in linea con quanto previsto dal disegno di legge Delrio sulle città metropolitane sono alcuni dei punti sottolineati da Cosimi. «Servono regole definite per una programmazione che sia efficace sul territorio - ha spiegato - al fine di definire bene il rapporto tra Comuni e Authorities.

Il quadro della materia muta con grande rapidità e le Autorità portuali saranno investite presto da una direttiva o regolamento europeo. Poi c'è - ha aggiunto - tutta la partita legata al disegno di legge Delrio sulle città metropolitane, al cui interno troveranno spazio anche le città sedi di porti». Da qui la richiesta di un tavolo comune dove i sindaci devono sedere con pari dignità istituzionale. «Non dobbiamo dimenticare - ha aggiunto il sindaco di



Livorno - che il Titolo V della Costituzione ci assegna un ruolo. Questo non vuol dire voler nominare il presidente dell'Autorità portuale, ma discutere, ognuno per le proprie funzioni e prerogative, non di chi comanda ma di come

far funzionare i nostri porti».

Oltre ai punti toccati dal delegato Anci, i sindaci chiedono di dotare il territorio «delle risorse necessarie a far fronte alle spese legate ai servizi portuali e alle compensazioni ambientali». Inoltre, come deciso nel Consiglio nazionale del 14 luglio 2011, Anci chiede che la «politica marittima» sia «questione di primaria importanza nell'agenda di governo da rappresentare nelle sedi comunitarie».

Il nuovo round al Senato del testo di Riforma della legge sugli assetti portuali, che nella scorsa legislatura non è stato possibile approvare definitivamente, è per la Confindustria, un fatto positivo. Il provvedimento in esame - hanno evidenziato i rappresentanti della confederazione dei commercianti in audizione in Commissione Lavori pubblici del Senato - contiene alcune disposizioni «assolutamente funzionali all'apertura di una nuova fase per la portualità nazionale». Tuttavia, nella convinzione che all'efficienza del cluster marittimo «sono legate a doppio filo le prospettive di rilancio dell'economia del Paese», la Confindustria ha annunciato che «si farà promotrice di un pacchetto selezionato di emendamenti, che renderanno le modifiche alla legge più sensibili alle esigenze delle imprese rappresentate». Tra queste, Confindustria ha evidenziato, l'allargamento dei Comitati portuali ai rappresentanti delle imprese commerciali e turistiche «ora, ancora incomprensibilmente escluse da tali organismi di governance, a tutto svantaggio delle possibili sinergie da instaurare tra porti e città ospitanti».

PUBBLICAZIONE

Riforma dei porti, il cluster vuole una Spa del mare

Sono stati ascoltati tutti: porti, agenti marittimi, comuni, diportisti. In queste ultime settimane tutto il cluster marittimo italiano è passato per la VIII Commissione Lavori Pubblici del Senato a far sentire la propria voce con indicazioni e proposte sulla riforma della legge 84/94 che riguarda i porti. Secondo Assoport i punti su cui rinnovare la legislazione in materia sono due: il ruolo delle Autorità portuali e l'autonomia finanziaria. Il primo a sua volta si sdoppia in due: uscire subito, è la richiesta di Assoport, dall'elenco Istat che include l'ente nella spending review e potenziare le sue funzioni. Analizziamo punto per punto queste richieste.

Il contesto. Il progetto di riforma della 84/94 è vecchio di undici anni, quando nel 2002 arrivò in Parlamento la prima bozza. Da allora la geopolitica dei traffici marittimi è cambiata profondamente. Per intenderci, nel 2002 parole come business delle crociere, gigantismo navale, eccesso di capacità, non erano presenti nel vocabolario. Nell'eventualità che il governo riesca a modificare alcuni punti della 84/94, stiamo in ogni caso parlando di qualcosa che non potrà mai essere chiamata riforma, altrimenti non ci avrebbe messo undici anni per realizzarsi. Stiamo parlando, insomma, di una montagna che partorisce un topolino. Ma almeno gli operatori sperano che questo topolino qualche beneficio lo porti.

Autorithies. Il cluster marittimo italiano, soprattutto gli operatori, lo vorrebbero organizzato come un'azienda: un presidente e un direttore generale/amministratore delegato al posto del segretario. Quello che Umberto Masucci, presidente del Propeller Club nazionale, sintetizza nel ticket, l'elezione congiunta di presidente e vicepresidente degli Stati Uniti. Autorità portuali-manager che decidano sulle concessioni ordinarie in piena autonomia, esonerando il Comitato portuale dall'ordinaria amministrazione, trasformando così quest'ultimo in un "parlamentino". «Il comitato portuale che vorrei è quello dove la rappresentanza sia costante, mettendo gli operatori nella condizione di rivolgersi sempre allo stesso interlocutore», sintetizza il presidente Federagenti, Michele Pappalardo.

Comitati portuali. Ma non tutti la pensano allo stesso modo sui comitati. C'è chi vorrebbe addirittura allargare la rappresentanza in quello che funziona, o dovrebbe funzionare, come un consiglio d'amministrazione del porto. Confcommercio vorrebbe ampliarli allargandoli a imprese commerciali e turistiche. Quanto questo determinerebbe un aumento dei conflitti d'interesse è ancora presto per capirlo, ma è molto probabile che si moltiplicherebbero.

Servizi tecnico-nautici. C'è chi li vorrebbe liberalizzati, come l'Ap di Venezia di Paolo Costa, e chi giammai, come i diretti interessati rappresentati dall'Assormorchiatori di Mario Mattioli. In ogni caso è un mondo che andrebbe riorganizzato, dove ci sono forti lobby, cariche di tradizione, ma pur sempre lobby. Assoport vorrebbe che a stabilire le tariffe fosse la stessa authority, rispetto ad una situazione

attuale che di fatto la estromette, limitandola a vidimare quello che Capitanerie, MIT e categorie (rimorchiatori, piloti, ormeggiatori) hanno già deciso.

Autonomia finanziaria. Su questo si è già speso tanto in parole. Si è provato anche a cambiargli nome: autodeterminazione finanziaria, ad indicare che con questi soldi i porti possono essere quello che vogliono, autodeterminarsi appunto. La richiesta del cluster è sempre stata chiara: la situazione attuale, che stabilisce un 1% di gettito con un tetto massimo totale di 90 milioni di euro da distribuire su 23 porti sono briciole di fronte a un comparto industriale che genera più ricchezza e occupazione dell'agricoltura (quella basata sulle importazioni sia chiaro). Il cluster vorrebbe un 3% senza tetto, niente di più, niente di meno.

A conti fatti le richieste non sono tante, né radicali. Non si chiede più un piano nazionale della logistica - visto la fine che ha fatto quello che girava nei convegni fino a un anno fa. Non si pretende la creazione di distretti logistici su cui raggruppare le autorità portuali, in alternativa alla riduzione del loro numero. La dispersione logistica del paese è fondata, come sa bene il mondo portuale, su fattori geografici e culturali, la questione del numero eccessivo delle authorities è una falsa questione che, anche se risolta una volta per tutte determinerebbe soltanto porti più organizzati, ma sempre senza infrastrutture decenti per competere con i grandi traffici. Il cluster marittimo vuole soltanto una svolta politico-liberale che possa dare ai porti la potenza necessaria per porsi come un soggetto autonomo e in concorrenza, ancora non si è capito se quest'ultima debba essere con i porti esteri o addirittura tra loro.



Gallanti: necessaria una sinergia tra i porti Ue

LIVORNO - Le sempre maggiori dimensioni delle navi commerciali, la spinta alla concentrazione o al sistema di alleanze tra poche importanti compagnie di navigazione, l'eccessivo sfruttamento del traffico su gomma.

Messe in fila, sono queste, per il presidente Giuliano Gallanti (nella foto), le questioni che il gotha dello shipping portuale dovrà affrontare, seriamente e una volta per tutte, durante il Forum Euro Mediterraneo che si terrà domani a Livorno. In agenda ci sono due temi particolarmente importanti: l'estensione della rete di Autostrade del mare ai Paesi della sponda Sud del Mediterraneo e le ripercussioni del gigantismo navale sullo sviluppo e la pianificazione portuale. Sulla prima questione Livorno sta da tempo sostenendo, assieme alla direttrice dell'Agenzia nazionale dei porti marocchini, Nadia Laraki (che sarà presente al convegno), la battaglia per convincere l'Ue a finanziare i collegamenti tra i Paesi europei e quelli extra europei: «Le Autostrade del mare sono uno dei mezzi che abbiamo a disposizione per rispondere al gigantismo navale - afferma Gallanti -, l'Unione europea deve decidere se rimanere rinchiusa nel proprio fortitizio, in difesa dello status quo, o se considerare, invece, le aperture da parte degli Stati africani come una opportunità di sviluppo».

L'altro tema è più concreto di quanto non si pensi, specialmente per un porto come Livorno. Gallanti lo ammette senza girarci troppo attorno: «Siamo preoccupati: la P3 Alliance, il consorzio formato da Msc, Cma-Cgm e Maersk, sarà presto operativo e metterà in servizio 252 navi per 28 rotte: solo cinque di queste interesseranno l'Italia. Ne vogliamo parlare o no? Qui ci va di mezzo non solo Livorno ma anche Rotterdam, che rischia di perdere cinque linee».

Il fatto è che per rispondere alle sfide del gigantismo, «non possiamo affidarci soltanto alle iniziative anti-trust della Commissione europea, che probabilmente avvierà una indagine per accertarsi se il cartello non abbia violato le norme di concorrenza, ma occorre mettere in piedi una strategia condivisa e condivisibile per resistere a ad una concorrenza sempre più spietata».

Cooperation. È la parola più usata da Gallanti durante la conferenza stampa. Cooperazione. Sarà questo, secondo il numero uno del porto livornese, il vero leitmotiv dell'info day del 15 Novembre: «Non abbiamo invitato il presidente di Espo, Santiago Milà, o il direttore affari internazionali del porto di Rotterdam, Victor Schoenmakers, soltanto per una passerella, ma ci aspettiamo molto dai loro contributi su questo argomento. In Europa se ne comincia a parlare: avverto un importante fermento culturale attorno alla questione della cooptation: i pensatori del libero mercato stanno oggi convergendo verso la prospettiva di una cooperazione competitiva tra i porti. Sarà un processo inevitabile che coinvolgerà anche chi oggi pensa soltanto a se stesso e ai propri traffici. Chi se ne occupa meno è perché ritiene di avere qualche beneficio diretto da questi grandi cartelli, ma si sbaglia».

Il primo inquilino di Palazzo Rocciano parla chiaro: «Tra breve le compagnie di navigazione faranno ordini per navi da 22 mila teu e utilizzeranno per il feederaggio bastioni da 10 mila teu. Sono numeri mica da ridere, che probabilmente taglieranno fuori tutti i porti italiani. Ha ragione il professore Sergio Bologna: qualcuno dovrà fermare, prima o poi, la rincorsa al gigantismo navale. C'è addirittura chi, a Bruxelles, suggerisce di mettere un tetto alle dimensioni delle navi».

Gallanti la bolla come una provocazione, ma in fondo - ammette - non è una idea fuori dal mondo. Purtroppo, l'impressione è che ne passerà di acqua sotto i ponti prima che a Bruxelles qualcuno cominci a prendere in seria considerazione questo problema.



E intanto che si fa? « Nel suo piccolo - dice Gallanti - Livorno si sta attrezzando per rispondere alle sfide del futuro: il progetto del collegamento ferroviario tra il nostro porto e la rete nazionale, che ha da poco ottenuto il via libera a Bruxelles; il progetto infrastrutturale della Darsena Europa, che ci permetterà di accogliere, di qui a due anni, le navi feeder da 10 mila teu in su e l'estensione delle Autostrade del mare ai Paesi del nord Africa, sono le carte che lo scalo labronico ha in mano per reagire in modo propositivo alla concorrenza dei grandi cartelli. La strada, insomma, è segnata. Spetta ora di capire se ci sarà qualcuno disposto a seguirla. Vedremo».



Italia importerà 19 mln tonn. di carbone

ROMA - Quest'anno l'Italia importerà complessivamente 19 milioni di tonnellate di carbone, dato stabile rispetto al 2012. La maggior parte proviene via mare da Stati Uniti, Sud Africa e Indonesia, Paesi che contribuiscono all'80% delle importazioni di carbone da vapore in Italia.

Questi sono alcuni dei dati resi noti da Andrea Cavarino, presidente di Assocarboni, nel corso della riunione plenaria del Coal Industry Advisory Board / Iea 2013, tenutasi ieri a Parigi. Parlando del panorama italiano, Cavarino - che è delegato del Governo Italiano al consiglio del Ciab, l'organo consultivo sul carbone dell'Agenzia internazionale dell'energia (Iea), ente di controllo dell'Ocse - ha espresso la sua profonda preoccupazione per il crescente impoverimento della base industriale del Paese, che è direttamente legata a prezzi dell'elettricità non competitivi e non più sostenibili.

«L'Italia è il secondo Paese manifatturiero in Europa, ma detiene anche il record negativo per avere il più alto costo dell'energia elettrica», ha dichiarato. «Le imprese italiane sono costrette a far fronte a prezzi del 50% più alti rispetto alla media europea, dal momento che il Paese dipende per oltre il 70% del suo fabbisogno energetico da gas naturale e da fonti rinnovabili. Se l'Italia continua ad ignorare il contributo del carbone alla produzione di elettricità a prezzi competitivi, il suo tessuto industriale, storicamente solido, presto sarà a rischio».

«Meno gas naturale, costoso e con significative implicazioni in termini di sicurezza degli approvvigionamenti, e più carbone insieme alle fonti rinnovabili: questa è la semplice proposta che Assocarboni porta avanti in Italia, anche sulla base dell'esperienza di altri Paesi, come Regno Unito, Germania, Spagna e Turchia, che nel 2013 hanno aumentato la quota di carbone nel loro mix energetico. Nel nostro paese ci sono tre progetti di conversione di centrali, da olio a carbone, che attendono autorizzazione: a Porto Tolle, Vado Ligure e Saline Joniche», ha proseguito Cavarino. «Qualora venissero tutti completati, questi progetti di conversione, altamente efficienti e basati su tecnologie allo stato dell'arte, produrrebbero un aumento della quota del carbone nel mix energetico nazionale dall'attuale 12% al 16%».

Gli operatori del carbone italiani hanno dimostrato in questi ultimi anni una eccezionale capacità di focalizzazione sull'innovazione e sugli investimenti in tecnologie, quali le clean coal technologies, nella quali sono stati investiti più di 7 miliardi di euro allo scopo di consentire un utilizzo ambientalmente sostenibile del carbone.

Tutti i nostri impianti hanno ottenuto la stringente certificazione ambientale europea Emas e vantano un'efficienza media del 39%, con punte del 46% nel caso di Torrevaldaliga Nord e per le future riconversioni da olio a carbone di Porto Tolle, Vado Ligure e degli impianti Sel, rispetto alla media europea del 35%. Questo, di per sé, dovrebbe portare ad un maggiore sfruttamento delle nostre centrali a carbone.

Nel 2013, sarà il prezzo competitivo del carbone a permettere ai principali produttori europei di energia di mantenere in attivo i bilanci, compensando gli alti costi delle loro centrali elettriche alimentate a gas. La Commissione europea, al contrario, continua a sottovalutare il ruolo e il contributo del carbone per prezzi competitivi dell'elettricità ed a considerare gas e fonti rinnovabili come le migliori opzioni per il mix energetico; purtroppo, il gas e le energie rinnovabili da soli, potranno solo rendere l'Europa meno competitiva degli Stati Uniti, dove l'energia elettrica costa meno della metà di quella europea e il gas un quinto.

Secondo il "Coal Information 2013" redatto dalla Iea, nel 2012 la produzione mondiale di carbone è salita del 2,9%, raggiungendo un totale di 7.831 milioni di tonnellate. La Cina è stata, ancora una volta, il produttore leader, rappresentando oltre il 45% della produzione mondiale di carbone, ma molti altri Paesi hanno incrementato notevolmente la loro produzione di carbone: Indonesia (+ 23,1%), Kazakistan (+ 12,4%), Federazione Russa (+ 12%) e Ucraina (+ 8,1%), solo per citarne alcuni.

Il commercio marittimo globale è cresciuto di 11,2 milioni di tonnellate raggiungendo il livello record di 1.255,3 milioni di tonnellate, con una crescita delle esportazioni di carbone da vapore del 12,3%.

Nel terzo trimestre le compagnie taiwanesi Evergreen e Yang Ming hanno registrato un calo dei risultati economici

In flessione anche le performance del periodo gennaio-settembre

~~inforMARE~~ Nel terzo trimestre di quest'anno i risultati economici registrati dalla società armatoriale Evergreen Marine Corporation di Taipei sono sensibilmente peggiorati rispetto al corrispondente periodo del 2012. La compagnia ha chiuso il periodo luglio-settembre del 2013 con un utile netto di 89 milioni di dollari di Taiwan (tre milioni di dollari USA), con un calo del -96,7% rispetto a 2,7 miliardi di dollari di Taiwan nello stesso periodo dello scorso anno. I ricavi sono diminuiti del -10,5% attestandosi a 36,0 miliardi di dollari di Taiwan. Più contenuto il calo dei costi operativi (-7,1%), che sono scesi a 34,6 miliardi di dollari di Taiwan. L'utile operativo è ammontato a 57,3 milioni di dollari di Taiwan (96,7%).

Nel periodo gennaio-settembre del 2013 Evergreen ha totalizzato una perdita netta di -2,4 miliardi di dollari di Taiwan su ricavi per 105,9 miliardi di dollari di Taiwan rispetto ad una perdita netta di -178,7 milioni di dollari di Taiwan su ricavi per 103,7 miliardi di dollari di Taiwan nei primi nove mesi dello scorso anno. Il risultato operativo è stato di segno negativo per -2,7 miliardi di dollari di Taiwan rispetto ad un passivo operativo di -400,1 milioni di dollari di Taiwan nel corrispondente periodo del 2012.

In flessione, nel terzo trimestre 2013, anche i risultati conseguiti dalla connazionale Yang Ming Marine Transport Corporation, che ha archiviato il periodo con un utile netto di 1,1 miliardi di dollari di Taiwan (36 milioni di dollari USA), con una riduzione del 60,6% rispetto a 2,7 miliardi di dollari di Taiwan nel periodo luglio-settembre dello scorso anno. I ricavi sono diminuiti del -12,3% a 32,1 miliardi di dollari di Taiwan e i costi sono calati del -3,8% a 31,5 miliardi di dollari di Taiwan. L'utile operativo è ammontato a 1,7 miliardi di dollari di Taiwan (-40,8%).

Nei primi nove mesi di quest'anno Yang Ming ha registrato una perdita netta di -4,2 miliardi di dollari di Taiwan su ricavi per 89,4 miliardi di dollari di Taiwan rispetto ad una perdita netta di -2,1 miliardi di dollari di Taiwan su ricavi per 97,8 miliardi di dollari di Taiwan nel corrispondente periodo del 2012. Il risultato operativo è stato negativo per -3,5 miliardi di dollari di Taiwan rispetto ad un passivo operativo di -2,3 miliardi di dollari di Taiwan nei primi nove mesi del 2012. (4/4)