

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Coordinamento delle Autorità

con l'individuazione dei criteri di scelta delle associazioni nazionali "più rappresentative" di ciascuna categoria, per la formazione del Partenariato del mare nei singoli sistemi. Organo solo consultivo, il Partenariato della risorsa mare sostituirà i plebiscitari parlamentari che erano i comitati portuali e le parallele commissioni consultive; ma non mancano comunque le aspirazioni a parteciparvi. Certe divisioni, o secessioni, all'interno di categorie importanti, non contribuiscono a rendere più facile un percorso già di per sé complesso.

*
Il secondo tema trattato ieri riguarda le "Linee guida per la gestione dello spazio marittimo europeo", sulla base di una direttiva europea come al solito affrontata con il ritardo di oltre un anno (coordinamento costituito nel 2016 sulla base di una direttiva UE del 2014). Le "linee guida" - riferisce un documento del MIT - "sono strumento fondamentale per il percorso metodologico da seguire per i piani di gestione dello spazio marittimo, individuando le aree di riferimento, comprese quelle terrestri rilevanti per le interazioni tra terra e mare, e definendo un sistema di governance che assicuri un costante coinvolgimento di tutte le parti economiche e sociali interessate". Si è iniziato a discutere sui criteri: sarà poi - è stato ribadito ieri - il comitato tecnico del MIT a elaborare per ogni area marittima i piani di gestione dello spazio marittimo: piani che infine saranno sottoposti al tavolo interministeriale di coordinamento per la definitiva approvazione. Tutt'altro che semplice e tutt'altro che veloce. Ma l'impegno del ministro è di far presto e bene.

*
C'è stata poi, e non poteva mancare, anche una parte meno

ufficiale ma altrettanto importante e scontata: l'informativa sull'ormai prossimo "correttivo" della Riforma portuale che il consiglio dei ministri varerà il 15 settembre, salvo ulteriori slittamenti. Sul piano politico, il "correttivo" dovrebbe anche ufficializzare il nienta alla partecipazione ai comitati di gestione portuale di chi ha incarichi politici in essere (sindaci, presidenti di Province, di Regioni etc). E si preannuncia una nuova stagione di scontri di partito, con le opposizioni che preannunciano battaglia non appena il parlamento riprenderà a lavorare dopo gli ozii di agosto e metà settembre.

Aponte deciso: "Alternativa"

ping Company (MSC) sul sito web di Medi telegraph.

E' in corso - dice Aponte - una guerra di noli: io sono diventato ciò che sono, difendendomi. In questo momento c'è un attacco da parte di tutti, perché lo spazio e il carico sono quello che sono. Possiamo combattere questa battaglia solo aumentando i volumi e noi cerchiamo di aumentare anche la taglia delle navi. E la ventilata uscita delle sue compagnie e di altre da Confitarma? «Penso siano state delle scelte giuste - risponde Aponte - noi vogliamo un'organizzazione di tutti che faccia gli interessi di tutti. E apparentemente la Confitarma di prima non era così. Serve invece un'associazione indipendente. La divisione è stata giusta: noi andremo avanti nell'interesse di tutti». Sulle soluzioni, l'armatore ipotizza di entrare in Fedarlinea, eventualmente modificandone lo statuto. «Ma è chiaro che serve un'altra confederazione - dice - rispetto a Confitarma», che a suo dire non risponde più alle esigenze del Paese.

Pare dunque rinviato al mittente l'appello di Emanuele Grimaldi a ritrovare l'unità associativa per meglio affrontare le sfide globali del

mercato dei noli. Sui tempi di maturazione dell'annunciata scissione giocheranno molti elementi, compreso quello dei piani del governo nazionale per l'attuazione pratica dei tanti provvedimenti ancora in itinere per la logistica integrata, per i porti e per le Autostrade del mare. Nel frattempo è partita anche una "campagna acquisti" tra gli armatori iscritti a Confitarma, in vista di una ufficializzazione della "secessione" probabilmente entro i primi di ottobre.

Con Owemes '17 energie rinnovabili

dienti termici/salini, eolico offshore, solare e biomasse algali). Negli altri mari europei (Atlantico, Mare del Nord, Baltico) tale settore è in pieno sviluppo per il forte potenziale applicativo. L'ingegner Gaetano Gaudiosi, chairman di Owemes, sta mettendo a punto il panel degli interventi che sarà fornito nei prossimi giorni a conferma delle tante tematiche di attualità in calendario per l'incontro.

Si consolida la ripresa

I dati relativi al fatturato sono tutti di segno positivo, evidenziando un buon recupero dei margini anche per i comparti delle spedizioni internazionali via mare (+5%) e via aerea (+4,9%) che nell'ultimo anno avevano mostrato sofferenza.

Gli express courier continuano ad avere le performance migliori, sia per il numero di consegne (+6,5%) che per il fatturato (+6,0%), coerentemente con la crescita costante dell'e-commerce.

Rallenta il recupero del trasporto ferroviario che segna un +1,7% rispetto al +3,8% del primo semestre 2016.

Trend positivo a doppia cifra (+11,7%) per il trasporto aereo che è oramai ben oltre i livelli pre-crisi.

Anche l'autotrasporto, sia nazionale che internazionale, ha registrato un buon andamento nei traffici (rispettivamente +4,9% e +5,2%) e nel fatturato (rispettivamente +4,7% e +3,8%).

Discreti i risultati dei corrieri nazionali che si mantengono in una crescita intorno al 3% sia in termini di traffico che di fatturato.

Nel comparto marittimo l'andamento è stato particolarmente

brillante nel traffico RO-RO (+9,8%). Il traffico TEU vede un aumento generalizzato del +5,4%. Il transhipment cala nei porti di pure transhipment (Gioia Tauro -8,8%) mentre in alcuni porti di destinazione finale la quota di transhipment è stata più elevata rispetto al passato (es. Genova e La Spezia).

Per le spedizioni internazionali si registra, oltre all'aumento dei fatturati, un discreto recupero dei

traffici, in linea con la crescita degli scambi internazionali attestata dall'Istat nel primo semestre 2017 rispetto al primo semestre 2016.

"In generale i dati mostrano come la ripresa nel settore si stia consolidando - ha dichiarato il presidente di Confetra Nereo Marcucci - e che la crisi sia oramai alle spalle. Anche le aspettative della maggioranza degli operatori per il prossimo semestre si confermano ottimistiche".

IN PARTNERSHIP CON LA COMPAGNIA ARMATORIALE SARDINIA FERRIES

Con "Isole che parlano" festival a Cala Moresca

La ventunesima edizione tra Palau e La Maddalena con musica, teatro ed arti visive



VADO LIGURE - Il Festival Internazionale Isole che parlano compie ventun anni e la partnership con Sardinia Ferries si rinnova per il sesto anno consecutivo.

I direttori artistici di Isole che Parlano, Paolo e Nanni Angeli, dal 4 al 10 settembre presenteranno, tra Palau e La Maddalena, concerti, lezioni, incontri, laboratori e la mostra fotografica di Cristina Garcia Rodero.

L'importante novità di questa edizione sarà il concerto a Golfo Aranci, nella suggestiva cornice di Cala Moresca il prossimo 7 settembre, poco distante dallo storico approdo delle Navi Gialle.

Isole che parlano www.isoleche-parlano.it è un festival internazio-

le di musica, teatro e arti visive, che accosta la cultura contemporanea e i movimenti d'avanguardia alle culture autoctone sarde.

Gli eventi e i concerti sono dislocati in aree archeologiche, culturali e paesaggistiche, in monumenti naturali, nelle spiagge e nelle piazze.

Il Festival coniuga cultura, ambiente, archeologia, musica e tradizioni; è un evento basato sui principi dell'incontro, della diversità, della tolleranza e valorizza la funzione sociale del fare arte.

"Sardinia Ferries dedica, da sempre, una grande attenzione alla valorizzazione dei territori in cui opera e promuove le singolarità culturali, turistiche e naturalistiche della Sardegna, con un occhio di riguardo

per le manifestazioni innovative, che favoriscono le occasioni di aggregazione e di scambio culturale" afferma Cristina Pizzutti, responsabile marketing e comunicazione.

Dal 1968 Corsica Sardinia Ferries è la prima compagnia di navigazione privata - dice una nota ufficiale - per il numero di passeggeri trasportati, che serve tutto l'anno Corsica e Sardegna.

La Corsica è collegata da Tolone, Nizza, Savona e Livorno; la Sardegna è collegata da Livorno, Nizza e Tolone e, in estate, da Piombino. L'isola d'Elba è collegata da Piombino e da Bastia (Corsica) nella stagione estiva.

Corsica e Sardegna sono unite da collegamenti annuali.

Corsica Sardinia Ferries gestisce una flotta di 13 navi e si occupa direttamente di tutti i servizi all'utenza: dalla prenotazione, all'imbarco, all'accoglienza, al servizio di catering a bordo.

Tutte le attività di Corsica Sardinia Ferries sono certificate ISO 9001:2008.

A Savona Vado, in un'area di 50.000 mq in concessione alla Compagnia, sono concentrate le attività organizzative, amministrative e logistiche della società che nel 2016 ha trasportato oltre 3.700.000 passeggeri.

Livorno, Port for Tuscany.



www.portodilivorno2000.it

porto di livorno
2000