

# IL MESSAGGERO MARITTIMO

Media-Center

Assemblea pubblica «ALSEA»  
BETTY SCHIAVONI

Assemblea pubblica «ALSEA»  
FABRIZIO DALLARI

Assemblea pubblica «ALSEA»  
ROBERTO ALBERTI

Assemblea pubblica «ALSEA»  
BARTOLOMEO GIACHINO

## Intervista a Luca Becce "ad" del Terminal Darsena Toscana «Senza la piattaforma Europa porto di Livorno verso il declino»

di Renato Roffi

LIVORNO - «Per quanto sia raccogliendo in questi tempi i massimi risultati della sua storia ormai ultraquarantennale, l'attuale porto contenitori di Livorno, in pratica l'ottima darsena Toscana nata sul volgere degli anni Settanta, dovrà necessariamente arrendersi di fronte alle navi superiori alle 85 mila tonnellate, per una serie di ragioni obiettive, prime fra tutte la scarsa manovrabilità e l'impossibilità di poter disporre di fondali superiori ai 13 metri. Nelle attuali

condizioni, infatti, il Terminal Darsena Toscana (Tdt) ben difficilmente potrà garantire ulteriori sviluppi per il traffico dei contenitori ed è chiaro che un grande porto, come Livorno, avendone caratteristiche e potenzialità, aspira ad essere, non potrà dirsi tale senza un considerevole movimento containers».

E' quanto, non certo da oggi, sostiene Luca Becce, un giovanotto di cinquantasette anni, amministratore delegato del terminal Darsena Toscana (Tdt), entrato

(continua a pagina 2)



Una veduta del Terminal Darsena Toscana a Livorno

## «Opere utili e condivise per connettere il nostro Paese»

ROMA - Il ministro delle Infrastrutture dei Trasporti, Graziano Delrio, ha licenziato lo schema di decreto inerente il "Dibattito pubblico sulle Grandi Opere", previsto dal Codice dei Contratti pubblici. Il ministro ne ha dato notizia a "Connettere l'Italia", evento tenuto alla Sapien-

(continua a pagina 2)

## Collegamento intermodale fra l'Italia e la Romania

VERONA - Dal prossimo 19 Giugno Rail Cargo Operator, la divisione intermodale di Rail Cargo Group con base in Austria, offrirà un nuovo servizio trisettimanale denominato "Arad" tra l'Italia e Romania.

Il collegamento interessa principalmente il Nord Italia ed apre un nuovo corridoio intermodale in un'area particolarmente scarsa di questi servizi.

I treni tra Verona e Arad correranno su un percorso lungo 1.109 km e attraverseranno cinque Paesi fornendo un ottimo tempo di transito, inferiore alle 40 ore.

Rail Cargo Operator si è detto intenzionato ad aumentare fino a cinque i viaggi di andata e ritorno nel prossimo futuro.

## Nuova edizione del Borsino Immobiliare della Logistica

MILANO - Nuova edizione per il Borsino Immobiliare della Logistica di World Capital, che nel secondo semestre 2016 rileva dati incoraggianti per il settore immobiliare logistico.

Il mercato negli ultimi sei mesi continua a essere dinamico e in ripresa, riuscendo a soddisfare la richiesta, anche quella più personalizzata e orientata su prodotti unici e di valore, con formule "Built to Suit".

«Rispetto allo scorso semestre, i canoni di locazione sono generalmente invariati, sia per gli immobili nuovi, che per quelli usati - dichiara Neda Agabegloo, responsabile Dipartimento di ricerca di World Capital -. Tuttavia, dall'analisi delle location prime

(continua a pagina 2)

## Oggi è l'unico scalo mediterraneo con quattro accosti per navi madre Firmata al «Mit» intesa per crescita e occupazione porto di Gioia Tauro

### Conclusa terza asta di rigassificazione avviata dalla «Olt»

LIVORNO - Si è conclusa positivamente la procedura per il conferimento della capacità per il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio relativa ai mesi di Agosto e Settembre per l'«anno termico» in corso. Si è trattato di una terza asta che ha fatto seguito a quella conclusasi lo

(continua a pagina 2)

GIOIA TAURO - E' stata siglata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza di Regione Calabria, Autorità portuale, azienda e sindacati, l'intesa quadro per il rilancio del porto di Gioia Tauro. L'accordo, sottoscritto da Governo, Regione Calabria, Autorità Portuale, azienda, Cgil, Cisl, Uil, Ugl in rappresentanza di circa l'80% dei lavoratori dello scalo, prevede che 380 unità individuate in base alla legge 223 del 91 transiteranno nell'Agenzia del Lavoro, varata dal Governo, e che vede stanziati 20 milioni di euro. Nell'accordo, che non è stato firmato dal sindacato Sul, si richiama quanto

(continua a pagina 2)

### Via libera nuova collocazione pannelli fotovoltaici «Molo V»

TRIESTE - Il porto di Trieste, da sempre attento alla sostenibilità ambientale, ha terminato il progetto di modifica dell'impianto fotovoltaico presente nello scalo, grazie al supporto del Gestore dei servizi energetici, società controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze con un ruolo centrale nella promozione dello sviluppo sostenibile in Italia. Con la modifica progettuale individuata, e in seguito alla valutazione tecnica effettuata dal Gse, i pannelli fotovoltaici posti sulla copertura del magazzino n. 50 sul molo V, potranno essere ricollocati su altri magazzini del porto, garantendo il mantenimento in esercizio del-

(continua a pagina 2)

## Consegnata la terza di otto nuove unità In forte espansione la flotta della Arkas

LIVORNO - La flotta dell'operatore turco Arkas sta crescendo rapidamente. La compagnia ha recentemente preso in consegna la portacontenitori "Aurette A", lunga 186 metri e con una capacità di 2.586 teu. Si tratta della terza di una commessa che comprende in totale otto unità "eco-friendly" firmata in più fasi nel 2014 con i cantieri cinesi Zhejiang Ouhua. Le prime unità gemelle ad essere consegnate sono state la "Funda A" e la "Lucien A". La costruzione delle otto unità sarà completata entro il 2018. Concessa in leasing alla compagnia "Mcc Transport", che ha sede a Singapore ed è specializzata nei collegamenti intra-asiatici, la

(continua a pagina 2)



La portacontenitori "Aurette A" della Arkas

## Memorandum di accordo fra Shanghai e Friuli V.G.

ROMA - Il Friuli Venezia Giulia e Shanghai si apprestano a siglare un memorandum d'intesa per avviare concrete progettualità comuni in alcuni settori economici di reciproco interesse. E' il risultato dell'incontro tra la presidente della Regione, Debora Serracchiani, e Sun Xinhua, presi-

(continua a pagina 2)



Debora Serracchiani

**Di Gioia s.r.l.**  
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

**SERVIZIO  
SETTIMANALE**  
CONTENITORI COMPLETI  
E GROUPAGE per:

**ISOLE  
CANARIE**

per informazioni:  
**LIVORNO**  
via Varese, 12  
tel. 0586 83029  
fax 0586 83070

**Premiato vincitore del concorso di idee  
Realizzato un logotipo  
per le nuove «AdSp»**

**Il vincitore del concorso premiato da Zeno D'Agostino**

ROMA - Nella sede dell'Associazione dei porti italiani (Assoporti), il presidente Zeno D'Agostino ha premiato il vincitore del concorso di idee per la realizzazione del logotipo delle neo-istituite Autorità di Sistema portuale. Proveniente dall'Accademia delle Belle Arti di Cuneo, il giovane studente Cristian Giordano ha ricevuto una lettera di congratulazioni per la qualità e l'originalità del suo progetto, oltre al premio in denaro di 1.000 euro. Il concorso aveva la finalità di procedere alla realizzazione del logo/marchio delle Autorità di Sistema Portuale per la propria comunicazione istituzionale. Il logo/marchio è stato valutato, secondo una griglia di assegnazione del punteggio, da una com-

(continua a pagina 2)

**SHIPPING SERVICES**  
SHIPPING SERVICES MILANO  
tel. 02 69433412/413 - e-mail: a.roj@fremuragroup.com

ITALIA s.r.l.

**SERVIZIO SETTIMANALE  
IMPORT / EXPORT  
GROUPAGE**

**INDIA**

per Nhava Sheva  
proseguono per: Delhi - Ahmedabad - Ludhiana

## Piattaforma Europa

nel mondo del lavoro come funzionario dell'allora Partito comunista, sotto la cui bandiera fu vice sindaco di Alghero, poi presidente della società di trasporto pubblico locale della provincia di Savona, direttore, nella stessa città, del complesso "Il gabbiano", un centro commerciale con sessantacinque negozi, più un Ipercoop, in cui lavorano ancora oggi circa cinquecento persone, quindi responsabile dell'Ipercoop "Aquilone di Genova, direttore del centro umano del gruppo Gf Orsero (2.200 dipendenti) e, dal 2006, in forza al Gruppo investimenti portuali (Gip) che ha scalato fino all'attuale incarico di amministratore delegato di "Tdt" al quale ha recentemente aggiunto quello di presidente di Assiterminal, la massima associazione dei terminalisti portuali prevalente nei maggiori porti italiani, esclusi Ravenna e La Spezia che Becca sogna di rendere finalmente un unico con l'affine Assologistica.

Il prossimo 23 Giugno, fra l'altro, si terrà un importante consiglio direttivo della stessa Assiterminal a cui seguirà un'assemblea dei soci che procederà a delineare importanti scelte associative e, salvo mutamenti di situazione, si stabilirà di proseguire sulla strada del deflato di Confindustria con cui, comunque, verranno mantenuti rapporti di collaborazione, dove possibile.

«Il terminal va bene - si affretta a dire Becca - prevenendo una nostra inevitabile domanda. Abbiamo registrato 650 mila teu anche se il venire meno di Msc, trasferiti al terminal Lorenzini per ragioni di partecipazione societaria, ha fatto sentire il suo peso rispetto all'anno passato».

Per il Tdt è chiaro, si è trattato di una perdita rilevante, ma non insanabile. Pur con un 70% in meno di movimento transhipment, dovuto anche al trasferimento a Valencia di quell'attività da parte della Zim, continuiamo a servire con reciproca soddisfazione tutti i più grandi vettori internazionali.

Le perdite che ci sono toccate in sorte, come un'assemblea riconosciuta, sono dovute non a dissestati o a mal funzionamento del terminal, ma determinate, piuttosto, dall'attuale situazione di estrema fluidità dello shipping internazionale in tutte le sue molteplici e variabilissime sfaccettature.

Ormai i grandi gruppi del trasporto mondiale delle merci via mare sono concettualmente e operativamente nelle tre compagnie Maersk, Cma Cgm e Hapag Lloyd che, da sole, si accaparrano l'ottanta per cento del traffico mondiale dei contenitori e modificano le logiche di rotazione secondo le convenienze aziendali del momento».

**Dottor Becca, veniamo alla "sesta questione" della darsena Europa, se preferisce, piattaforma Europa di cui parlava poc'anzi...**

«Intanto deve essere chiaro che la grande infrastruttura non è stata concepita come una superficie aggiuntiva alla darsena Toscana, non lo sarà né potrà esserlo, ma ne rappresenterà, se mai, la sostituzione in senso evolutivo - anche perché spiega l'amministratore delegato del Tdt - come dimostra uno studio appositamente condotto tempo fa a nostra cura e spese. Pur con tutti gli investimenti e con tutti gli interventi possibili, per l'attuale terminal sarà sempre impossibile ricevere unità che superino gli 8.400 teu, vale a dire, lunghe 355/340 metri, inoltre, data la morfologia di questo porto, pur con l'ineccepibile abilità e disponibilità dei nostri piloti, i costi per gli armatori subiscono aggravii sempre più onerosi sopra tutto per la necessità di impiegare un numero di rimorchiatori quasi doppio di quanti ne servono - per esempio - a La Spezia».

Sono condizioni sfavorevoli che preoccupano non poco, per un po' potremmo riuscire a salvare i traffici con le Americhe e con l'Africa, ma, senza la grande darsena, saremo destinati a perdere (quasi) completamente quelli con l'Estremo Oriente.

Per avere un'idea più chiara delle potenzialità dello scalo, dobbiamo considerare il porto di Livorno si avverrà verso un declino, magari lento, ma sicuro o, se andrà bene (si fa per dire), dovrà rassegnarsi a rivestire un ruolo fortemente ridimensionato, almeno per quanto concerne i contenitori, che - non dimentichiamolo - rappresentano più del 50% del trasporto mondiale delle merci.

**Fin qui abbiamo parlato solo di contenitori, ma la darsena Europa dovrebbe essere anche altro...**

«Sicuramente. Va ben precisato che il complesso darsena o piattaforma Europa non dovrà riguardare esclusivamente lo scalo container, che in ogni modo, ne costituirà la parte maggiormente rilevante, ma verrà a configurarsi come una vera e propria espansione verso mare dell'intero porto livornese in tutte le sue specialità».

Insomma, la proiezione del porto verso il mare, oltre a servire per i contenitori, garantirà il necessario sviluppo a molte altre tipologie di traffici che oggi, costrette in spazi sempre meno adeguati, mostrano inconfondibili segni di sofferenza. La grande piattaforma Europa, una volta realizzata, farà di Livorno il primo scalo marittimo d'Italia e uno dei primissimi nel Mediterraneo».

**Veniamo ai lavori per l'ampliamento del canale del Marzocco che sembrano aver finalmente preso la dovuta accelerazione. Quali saranno i reali vantaggi per i problemi di manovrabilità di cui si è parlato?**

«Forse siamo davvero sulla strada giusta e possiamo sperare di veder chiudere entro il 2018 una ferita che si portiamo dietro ormai dal 2004 o dal 2005 e potremo così salvare almeno i traffici con il continente americano che oggi viene svolto con navi da 7 mila teu, ma per il quale, molto facilmente, le economie di scala potrebbero imporre a breve l'impiego di unità anche da 8 mila teu. I traffici con le Americhe sono della massima importanza per consentirci di lavorare fino al sospirato avvento della darsena Europa».

**Che dire dell'ennesimo rinvio della gara per la grande infrastruttura?**

«Potremmo dire che era necessario. Al punto in cui ci troviamo, qualche aggiustamento alla pianificazione è sicuramente opportuno: noi, in ogni caso, come Gruppo investimenti portuali, continuiamo ad essere interessati al progetto che - merita ripetere - su un totale di circa 800 milioni, ne chiede 320 all'investimento privato. E' per questo che il soggetto (o i soggetti) che dovesse uscire vincitore dovrà risultare in termini di credibilità ed incondizionatamente capace sotto il profilo finanziario, dovrà assicurare i traffici e certezza di capitali per la realizzazione di un impianto che, per sostenerli, avrà assoluta necessità di poter contare su traffici che assicurino almeno da 1,2 agli 1,6 milioni di teu all'anno».

Lo scalo marittimo, così com'è oggi, manifesta i chiari segnali di sofferenza, basti pensare al canale di evoluzione che attualmente, per navi lunghe anche 350 metri, può mettere a disposizione uno specchio del diametro di soli 380 metri. I piloti stanno compiendo veri e propri miracoli di abilità, forse saprebbero fare anche di meglio, ma credo proprio che siamo al limite».

## Realizzato un logotipo

missione di dipendenti delle Autorità stesse, nominati dai propri presidenti, che hanno stilato una graduatoria dei migliori 3 progetti sul tema "Realizzazione di un logo con un simbolo comune che ha portato a indurre il concorso tra gli studenti delle Accademie delle Belle Arti. Adesso le autorità hanno tutto uno strumento in più che le unisce, un simbolo grafico che può essere affiancato da altri marchi di tipo commerciale e/o storico portuale».

Il progetto vincitore è un logo che può essere personalizzato e che si è distinto anche per l'illustrazione che lo studente ha presentato.

A margine della premiazione D'Agostino ha detto: «La necessità di un simbolo comune italiano con un simbolo comune che ha portato a indurre il concorso tra gli studenti delle Accademie delle Belle Arti. Adesso le autorità hanno tutto uno strumento in più che le unisce, un simbolo grafico che può essere affiancato da altri marchi di tipo commerciale e/o storico portuale».

Presente anche il professore di Progettazione grafica dell'Accademia, Davide Musiziano, molto contento che due studenti della sua classe siano arrivati in graduatoria tra i sei candidati di cui è iscritta nella stessa Accademia».

## Mit intesa Gioia Tauro

stabilito nell'App sottoscritto nel Luglio del 2016 e che pone al centro la massima qualità del porto con la realizzazione di opere infrastrutturali quali il completamento del dragaggio, il gateway ferroviario, la Zes e il bacino di carenaggio. «Esprimo grande soddisfazione - ha dichiarato il ministro Graziano Delrio - per la conclusione positiva della vertenza sul porto di Gioia Tauro, per la sua crescita e il suc-

cessivo. Il porto è oggetto di un ambizioso ed indifferibile progetto di riconversione industriale, funzionale e produttiva, messo in campo dal Governo per offrire una risposta strutturale alla crisi globale del settore trasbordo. Oltre alle tradizionali attività di transhipment, infatti, vanno sviluppati settori nuovi e a tale obiettivo si sta lavorando attraverso la realizzazione del gateway ferroviario, l'istituzione della Zes, il progetto del bacino di carenaggio. Si sono conclusi interventi di dragaggio attesi da anni, e che fanno oggi di Gioia Tauro 1 il primo scalo del Mediterraneo in grado di ospitare fino a 4 navi madri».

«Si sta lavorando - ha aggiunto Delrio - per accelerare le operazioni di controllo sulla merce, grazie alla partnership con l'Agenzia delle Dogane che ha previsto l'istituzione di una vera e propria task force dedicata, e si stanno sostenendo iniziative di diversificazione del territorio. Sono complessivamente in corso investimenti per 150 milioni di euro, così come previsto nell'App firmato a Palazzo Chigi un anno fa. L'Agenzia per la somministrazione, la riqualificazione e la ricollocazione del personale posto in esubero da Mct, che in prospettiva e come già previsto per legge si trasferirà in un soggetto art. 17 come operante in tutti gli altri porti di Italia, ha rappresentato la risposta del Governo alla prima e più importante richiesta giunta dal sindacato».

## Opere utili e condivise

za sulle strategie e i risultati del Mit. Ora il testo licenziato dal Mit passa agli altri ministri per le osservazioni, alle Camere per parere e al Consiglio di Stato.

«Le opere devono essere utili e condivise - ha dichiarato il ministro Delrio a margine del convegno - I territori debbono comprendere che attraverso le connessioni si sviluppano l'economia e opportunità di lavoro. Quindi infrastrutture un aeroporto, portare una linea ferroviaria significa creare sviluppo. Ovviamente queste opere vanno discusse con i territori, vanno accettate dalle comunità, perché sono di servizio alla comunità. Regolare il dibattito pubblico in Italia sembra una impossibilità oggi è realtà perché il decreto è stato firmato. E' la dimostrazione che non abbiamo paura delle nostre comunità, dei nostri cittadini. Loro hanno una intelligenza che ci può aiutare a migliorare le opere. Lo abbiamo fatto sbloccando il passante di Bologna, lo fanno in tutte le opere che hanno una rilevanza strategica».

Il decreto appena licenziato prevede che il dibattito pubblico si apra nella fase di elaborazione del progetto di fattibilità quando le alternative progettuali sono ancora aperte e il proponente può ancora modificare il progetto. In particolare si aprirà il dibattito con alternative progettuali e i risultati del dibattito pubblico concorrono all'elaborazione dei progetti di fattibilità.

Il dibattito pubblico è obbligatorio per opere di una certa consistenza, tra i 200 e 500 milioni di euro a seconda della tipologia di intervento. Il dibattito pubblico è obbligatorio anche su una richiesta di amministrazione centrale (Presidenza del Consiglio e ministri), degli enti locali (un consiglio regionale, una provincia, una città metropolitana, un numero di consigli comunali rappresentativi di almeno 100.000 abitanti) o dei cittadini (almeno 50.000 elettori). Il proponente è tenuto a tenere un dibattito pubblico quando lo ritiene necessario.

Il dibattito pubblico durerà quattro mesi (proggiabili di ulteriori due mesi nel caso di comprovata necessità). E' preceduto da una fase dedicata alla proiezione del processo decisionale della durata massima di tre mesi.

Organizzato e gestito in relazione alle caratteristiche dell'intervento e alle peculiarità del contesto sociale e territoriale di riferimento, consiste in incontri di informazione, approfondimento, discussione e gestione dei conflitti, in particolare nei territori direttamente interessati dall'opera e nella raccolta di proposte e posizioni da parte di cittadini, associazioni, istituzioni. Sarà gestito da una figura indipendente che svolge il proprio compito in autonomia e coordina le proprie attività con il proponente dell'opera e il Comitato di monitoraggio (formato dagli enti locali su cui insiste l'opera).

Il responsabile del dibattito pubblico è selezionato dal proponente dell'opera attraverso procedure di evidenza pubblica che invita alla gara i soggetti idonei ricompresi nell'elenco dei fornitori elaborato dalla Commissione nazionale per il dibattito pubblico (soggetti di comprovata esperienza e competenza nella gestione di processi parteci-

pativi, ovvero di gestione ed esecuzione di attività di progettazione e pianificazione in materia infrastrutturale, urbanistica e territoriale).

Il proponente, terminato il dibattito, ha tre mesi di tempo per presentare al comitato di monitoraggio in cui evidenzia: la volontà o meno di realizzare l'intervento, le eventuali modifiche apportate al progetto e le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte.

Lo stesso proponente non è lasciato solo durante il dibattito ma è assistito da un comitato di monitoraggio (composto dagli enti locali direttamente coinvolti dall'intervento) che ha il compito di: contribuire alla definizione delle modalità di svolgimento del dibattito pubblico; collaborare alla realizzazione e alla supervisione del dibattito; concorrere alla soluzione dei problemi e delle criticità che eventualmente si manifestano durante il dibattito; contribuire alla discussione e alla valutazione delle proposte emerse nel corso del dibattito pubblico.

Al ministero delle Infrastrutture sarà inoltre istituita una Commissione formata da 13 componenti (2 per il ministero delle Infrastrutture; 1 rappresentante per i ministri dell'Ambiente, Beni culturali, Sviluppo economico, Salute, Giustizia; 1 rappresentante per la Conferenza Stato Regioni, 1 per l'Unione delle Province italiane e 1 per l'Ance) più 3 esperti (nominati dal ministro delle Infrastrutture su proposta della Commissione). La Commissione ha il compito di: monitorare il corretto svolgimento dei dibattiti pubblici; esprimere raccomandazioni e elaborare linee guida; gestire un proprio sito internet con tutta la documentazione relativa ai vari dibattiti; presentare alle Camere, ogni due anni, una relazione sull'andamento dei dibattiti e proporre correttivi.

## Nuova edizione del Borsino

emergono alcune eccezioni da segnalare. Per quanto riguarda la locazione degli immobili nuovi, si registra un andamento positivo nelle città di Anagni, per la ricerca e Becca, per il noleggio dei container. Il 1° Gennaio del 2010 ne è stata cambiata la denominazione in "Arkas Container Transport S. A." continuando ad offrire servizi container sotto il marchio "Arkas Line".

Dando uno sguardo ai canoni di locazione degli immobili logistici usati, invece, si riscontra un trend generalmente positivo con un massimo del +1,8% nelle location di Novara e Parma, mentre si registra un massimo del -4% a Milano, Padova e Roma.

Focalizzandosi sul range dei canoni di locazione degli immobili nuovi in Italia, sono Genova e Firenze a riconfermare i loro canoni più alti con 60 €/mq/anno, seguite da Milano, Roma e Trento con 55 €/mq/anno.

Per quanto riguarda la locazione degli immobili usati, in cima Milano e Firenze con un massimo di 50 €/mq/anno, seguite da Genova e Prato con 46 €/mq/anno e Roma con 45 €/mq/anno.

Dando uno sguardo all'appetitibilità degli investimenti di questo settore, i rendimenti lordi degli immobili logistici, che nel 2015 raggiungevano a Milano e Roma un massimo del 8,5%, in questo semestre registrano leggera flessione a Milano (da 7,1% a 7,7%) e Roma (da 7,4% a 7,7%). Tale flessione è in linea con quanto anche a Livorno, dove nel 2015 i rendimenti lordi raggiungevano l'8,8%, mentre in questo semestre arrivano a un massimo del 8,1%, così come a Catania - conclude Neda Aghabegloo.

Inoltre, quello che emerge dalla 22esima edizione del Borsino, è una maggiore attenzione da parte delle imprese logistiche verso la gestione dell'ultimo miglio, con una conseguente ricerca da parte degli operatori logistici di spazi tradizionali, sempre più vicini al consumatore. Infine, i settori di maggiore crescita risultano essere, in assoluto, l'eCommerce, seguito poi dal Pharma, dal Food & Beverage, o meglio la gestione della logistica e i prodotti freschi, che hanno bisogno dei spazi a temperatura controllata e dalla "Logistica per il Beverage Alcolico", focus di questa edizione.

## Conclusa terza asta

scorso 11 Maggio 2017 in cui è stata messa a disposizione la capacità precedentemente assegnata nei mesi di Agosto e Settembre per tale servizio e successivamente oggetto di rinuncia lo scorso 23 Maggio. Anche questa gara, avviata dalla società Offshore Lng Toscana, ha ricevuto un ottimo riscontro; so-

no pervenute offerte da parte di nove società ed è stato possibile allocare tre slot, due ad agosto ed uno a settembre, per un quantitativo complessivo di Gnl equivalente a circa 415 mila metri cubi liquidi che verranno rigassificati e iniettati nel sistema degli stoccaggi di Stogit. Tutti gli slot sono soggetti a conferma entro il prossimo 16 Giugno da parte dei soggetti aggiudicatari, così come indicato nella procedura.

Che cosa prevede il servizio? Il servizio prevede che siano resi disponibili da Stogit all'utente quantitativi di gas equivalenti al Gnl consegnato, dedotti consumi e perdite, entro il termine del mese successivo alla discarica dallo stoccaggio. La procedura di allocazione della capacità per il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio è stata definita in conformità con quanto stabilito dall'Aeegi (Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico) con la Delibrazione 6/2017/RG/GAS pubblicata in data 12 Gennaio 2017 e successiva Delibrazione 64/2017/RG/GAS del 16 Febbraio 2017.

## In forte espansione

"Aurette A" è stata rinominata "McC Medan".

Con l'acquisizione di quest'ultima portacontenitori la flotta Arkas è cresciuta quest'anno del 17% e comprende oggi 50 unità e sette chiatte adibite al servizio di bunkerraggio. La capacità della sua flotta container è adesso pari a 92.076 teu, tale da piazzare Arkas al ventesimo posto nella classifica mondiale degli operatori marittimi container. La prossima unità ad essere consegnata dai cantieri cinesi sarà la "Andrea A" attesa alla fine del mese in corso.

La Arkas Line è erede della "E-mes Shipping and Transport S. A." compagnia nata nel Luglio del 1996 e primo settore container battente bandiera turca. Il 1° Gennaio del 2010 ne è stata cambiata la denominazione in "Arkas Container Transport S. A." continuando ad offrire servizi container sotto il marchio "Arkas Line".

## Memorandum di accordo

dente di "Invest Shanghai", agenzia governativa per lo sviluppo degli investimenti stranieri in Cina.

«Un incontro molto importante» come lo ha definito Serracchiani al termine di oltre un'ora di colloquio in cui «abbiamo parlato dei settori su cui possiamo fare davvero un investimento bilaterale, in particolare sui nostri porti e su tutto il sistema della ricerca regionale e sull'alta formazione offerta dalle nostre Università di Udine e Trieste e dalla Sissa (Scuola internazionale superiore di studi avanzati)».

L'incontro si è svolto a Roma a margine del Forum Italo - Cinese per la cooperazione economica ed il commercio, promosso dal Governo della Municipalità di Shanghai con il patrocinio del nostro Ministero dello Sviluppo Economico.

Al Forum hanno preso parte numerose e qualificate imprese cinesi operanti in settori particolarmente importanti per le esportazioni italiane, principalmente modiglioli, tessile-abbigliamento, design, ma anche impiantistica, robotica, telecomunicazioni, e-commerce, sicurezza, informatica, infrastrutture portuali e parchi industriali.

Proprio alcuni di questi ambiti produttivi entreranno a far parte del memorandum su cui Serracchiani e Sun Xinhua hanno confermato il reciproco valore: non solo la portualità regionale, con il sistema infrastrutturale ferroviario, e l'innovazione tecnologica e scientifica, ma

anche il settore del legno-arredo, del design e dell'agroalimentare».

Particolarmente significativa la prospettiva di una collaborazione, indicata esplicitamente da Sun Xinhua, tra il porto franco di Trieste e la "free zone" del porto di Shanghai, rafforzata dalle recenti intenzioni manifestate dal presidente cinese Xi Jinping di inserire i porti italiani di Genova e Trieste tra quelli su cui investire come terminali del progetto per la nuova "Via della seta". Secondo Sun Xinhua la direttrice Shanghai - Italia potrebbe trovare proprio in Trieste un approdo privilegiato sul Mediterraneo.

Il porto di Shanghai si conferma porto leader a livello mondiale: nei primi quattro mesi dell'anno il terminal ha registrato i maggiori volumi di traffico movimentati tra tutti i porti della Cina.

Serracchiani ha posto l'accento su altri aspetti di eccellenza della Regione sia in ambito industriale, dalla cantieristica navale, alla siderurgia, alla biotecnologia, che in ambito culturale, ricordando che Udine ospita il Far East Film festival, il più grande festival cinematografico asiatico in Europa. L'incontro è stato sostenuto da una delegazione tecnica cinese e da una delegazione tecnica italiana composta da funzionari regionali, da Mario Sommariva, segretario generale dell'Autorità portuale di Trieste, e dalla rappresentanza dell'Unido Ipo Italia (organizzazione delle Nazioni Unite per lo sviluppo industriale e commerciale), promotrice dell'incontro nell'ambito del progetto "SMEs 4 Business Development China & Cuba", che si propone di promuovere e facilitare la creazione di partnership tra aziende della regione Friuli Venezia Giulia, la provincia di Shanghai e la Repubblica di Cuba.

Il rafforzamento delle relazioni tra Friuli Venezia Giulia e Shanghai avrà un suo secondo concreto sviluppo nella visita in Cina che Serracchiani svolgerà a fine ottobre e su cui le delegazioni si sono già dette pronte a lavorare per definire i dettagli degli incontri entro l'estate, prevedendo anche la possibilità di scambi tra Università e partnership tra aziende. Nel frattempo, il prossimo 17 Luglio, Trieste ospiterà la presentazione del Rapporto annuale della Fondazione Italia - Cina, costituita da Cesare Romiti nel 2003, con un evento di promozione di cui prenderanno parte rappresentanti di alto livello provenienti dalla Cina.

## Via libera collocazione

l'impianto e il rispetto delle condizioni per l'accesso agli incentivi. La vicenda dei pannelli fotovoltaici era sorta quando la Samer & Co. Shipping aveva chiesto all'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale la demolizione del magazzino n. 50 sul quale erano installati sin dal 2012 i pannelli dell'impianto gestito dalla Meridian Parco Energia srl.

Obiettivo della Samer Co Shipping è l'acquisizione di nuove aree scoperte all'interno del molo V al fine di ricavarne nuovi spazi operativi per il terminal intermodale attualmente in costruzione.

«Lo scalo giuliano ha una forte vocazione ferroviaria, ed è impegnato nella crescita della mobilità intermodale e nella movimentazione sostenibile delle merci» commenta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino. «Desidero ringraziare il Gse poiché l'autorizzazione ricevuta ci consente di perseguire i piani di sviluppo del porto, creando le condizioni per realizzare nuovi investimenti senza penalizzare le attività economiche già esistenti».

**Il Messaggero Media-Center**

notizie audio/video direttamente in internet all'indirizzo [www.messaggeromarittimo.it](http://www.messaggeromarittimo.it)

l'evoluzione dell'informazione