



INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Economia&Marittimo, La Gazzatte Marittima, Il Secolo XIX, Cionline, Giornale di Sicilia)

Dai Porti:

Venezia:

"...Crociere, Clia vuole una soluzione al passaggio delle navi..." (L'Avvisatore Marittimo, L'Informatore Navale, The Medi Telegraph)

...Delegazione vietnamita visita il porto..."
(The Medi Telegraph, Ansa)

Genova:

"...Ucina, bilanci 2013 e 2014 sotto accusa..."
(The Medi Telegraph)

"...M5S a Bruxelles per "affondare" il Disegno Blu..."
(Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Porte Vinciane all'AP..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Programma triennale bilancio..." (Ansa, L'Informatore Navale)

Gioia Tauro:

"...Il porto arranca centinaia di operai sono in fibrillazione..." (Gazzetta del Sud)

Catania:

"...Al porto impossibile fare rifornimento di carburante..." (La Sicilia)



INDICE



Taranto:

"...Terminal porto, via al bando..." (Il Sole 24 Ore)

Messina:

"...I Molini? "Li compri l'Authority..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Salpa la nave dei privati che offre salvezza..."

(La Repubblica)

Notizie da altri porti stranieri

Focus

- **Forum Nazionale "La sicurezza produttiva"**
(Stretto Web, Giornale L'Ora, La Gazzetta Marittima, CalNews.it, La Sicilia)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Maritime Transport Daily Newsletter — Release

Informare

Lloyd's List

PARLA IL PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE DELLE AUTHORITY

«Riforma dei porti, il decreto deve cambiare direzione»

Monti: «L'impianto non è da buttare via ma sul sistema vediamo troppo centralismo»

L'INTERVISTA

SIMONE GALLIOTTI

GENOVA. Non è un periodo di consensi per la riforma dei porti di Graziano Delrio. Alcune regioni in rivolta, gli operatori sono poco interessati alla governance delle Authority e ora anche Pasqualino Monti, presidente di Assoporti, l'associazione degli scali italiani, rompe il silenzio e dice: «Cambiamo direzione». «L'approvazione del Piano strategico della portualità e della logistica ha segnato una svolta, creando le premesse per un vero inserimento nella rete transeuropea dei trasporti. Il ministero ha svolto un lavoro importante. Ed a questo documento è necessario ora ripartire».

In che senso?

«Ripartire con coerenza dal riconoscimento di un ruolo specifico e strategico che il sistema portuale svolge».

Tradotto?

«Solo con il recupero di una coerenza con il Piano nazionale dei trasporti potremmo raggiungere efficienza e competitività come il governo e Assoporti si erano prefissi».

La riforma non è coerente con il piano?



COMPETITIVITÀ

Il lavoro di ricerca di efficienza è fortemente sminuito dal testo attuale

PASQUALINO MONTI
Presidente di Assoporti

«Secondo noi, purtroppo, il lavoro di ricerca di efficienza e competitività è fortemente sminuito nel decreto di riorganizzazione delle Authority».

Dove in particolare?

«In quelle parti scritte dal ministero della Funzione Pubblica più che dal Mit, con conseguenze negative. Voglio dire: ricondurre le nuove Authority all'interno delle pubbliche amministrazioni in senso classico, significa non aver capito l'effettivo ruolo dei porti. Significa, mi spiego meglio, ricondurre i porti in un'ottica burocratica, di funzione pubblica piuttosto che economica».

Così non va dunque...

«Adesso speriamo che con il lavoro di tutti si possa di nuovo cambiare direzione e arri-

vare a un testo che rappresenti un passo avanti per il recupero di competitività ed efficienza del sistema della logistica e dei porti. Come peraltro era scritto nel Piano».

Possiamo dire che Assoporti boccia il decreto?

«Non è proprio così. Non tutto, nel decreto di riforma, è negativo. Penso alla semplificazione delle procedure, al rafforzamento dei poteri del presidente, allo snellimento degli organi. Gli stessi accorpamenti di alcune Autorità vanno nella direzione giusta e creano enti più importanti, di dimensioni più grandi, in condizione di affrontare meglio il mercato».

Concentriamoci su quello che non va.

«Non lo diciamo solo noi, ma siamo preoccupati, come



Il terminal container di Pisa a Genova Pra'

VTE

diversi altri esponenti del settore, che possano evidenziarsi seri problemi per l'attuazione della norma se il decreto dovesse rimanere così com'è».

Quindi chiederete di cambiare il decreto?

«Dobbiamo dare il nostro contributo perché si possano modificare i punti critici, superando gli aspetti che per il sistema sono negativi».

Cominciando da dove?

«Intanto dalla natura del nuovo ente. L'Authority di sistema è tarata su modelli scarsamente dinamici. C'è una cappa di centralismo su decisioni anche di livello necessariamente locale. E poi rileviamo la mancanza di un minimo passo avanti sul fronte dell'autonomia finanziaria e la carenza di strumenti in grado di rendere effettivo il ruolo dei

porti nella rete logistica».

Beh, non è poco...

«In realtà abbiamo anche fondate preoccupazioni su come gestire il passaggio dall'attuale al futuro assetto della governance del sistema portuale: vogliamo evitare contraccolpi sulla continuità operativa».

Ora con il ministero come si rapporterà Assoporti?

«Siamo il braccio operativo sui porti e daremo un contributo propositivo. Vogliamo superare i limiti del decreto e far comprendere le specificità del sistema portuale, ripartendo dai 10 punti strategici del piano. Dobbiamo correggere gli aspetti del decreto che non corrispondono alle indicazioni del piano per realizzare un provvedimento coerente con quel documento».

Il Secolo XIX

PARLA IL PRESIDENTE DELL' ASSOCIAZIONE DELLE AUTHORITY

«Riforma dei porti , il decreto deve cambiare direzione»

Monti: «L' impianto non è da buttare via ma sul sistema vediamo troppo centralismo»

GENOVA. Non è un periodo di consensi per la riforma dei porti di Graziano Delrio. Alcu ne regioni in rivolta, gli operai sono poco interessati alla governance delle Authority e ora anche Pasqualino Monti, presidente di Assoporti, l' associazione degli scali italiani, rompe il silenzio e dice: «Cam biamo direzione». «L' appro vazione del Piano strategico della portualità e della logisti ca ha segnato una svolta, cre ando le premesse per un vero inserimento nella rete tran seuropea dei trasporti. Il mi nistero ha svolto un lavoro importante. E da questo docu mento è necessario ora ripar tire».

In che senso?

«Ripartire con coerenza dal riconoscimento di un ruolo specifico e strategico che il si stema portuale svolge».

Tradotto?

«Solo con il recupero di una coerenza con il Piano naziona le dei trasporti potremmo raggiungere efficienza e com petitività come il governo e Assoporti si erano prefissi».

La riforma non è coerente con il piano?

«Secondo noi, purtroppo, il lavoro di ricerca di efficienza e competitività è fortemente sminuito nel decreto di rior ganizzazione delle Authori ty».

Dove in particolare?

«In quelle parti scritte dal ministero della Funzione Pubblica più che dal Mit, con conseguenze negative. Voglio dire: ricondurre le nuove Au thority all' interno delle pub bliche amministrazioni in senso classico, significa non aver capito l' effettivo ruolo dei porti. Significa, mi spiego meglio, ricondurre i porti in un' ottica burocratica, di fun zione pubblica piuttosto che economica».

Così non va dunque...

«Adesso speriamo che con il lavoro di tutti si possa di nuo vo cambiare direzione e arri vare a un testo che rappresen ti un passo avanti per il recu pero di competitività ed effi cienza del sistema della logistica e dei porti. Come pe raltro era scritto nel Piano».

- segue

Possiamo dire che Asso porti boccia il decreto?

«Non è proprio così. Non tutto, nel decreto di riforma, è negativo. Penso alla semplificazione delle procedure, al rafforzamento dei poteri del presidente, allo snellimento degli organi. Gli stessi accorpamenti di alcune Autorità vanno nella direzione giusta e creano enti più importanti, di dimensioni più grandi, in condizione di affrontare meglio il mercato».

Concentriamoci su quello che non va.

«Non lo diciamo solo noi, ma siamo preoccupati, come diversi altri esponenti del settore, che possano evidenziarsi seri problemi per l'attuazione della norma se il decreto dovesse rimanere così com'è».

Quindi chiederete di cambiare il decreto?

«Dobbiamo dare il nostro contributo perché si possano modificare i punti critici, superando gli aspetti che per il sistema sono negativi».

Cominciando da dove?

«Intanto dalla natura del nuovo ente. L'Authority di sistema è tarata su modelli scarsamente dinamici. C'è una cappa di centralismo su decisioni anche di livello necessariamente locale. E poi rileviamo la mancanza di un minimo passo avanti sul fronte dell'autonomia finanziaria e la carenza di strumenti in grado di rendere effettivo il ruolo dei porti nella rete logistica».

Beh, non è poco...

«In realtà abbiamo anche fondate preoccupazioni su come gestire il passaggio dall'attuale al futuro assetto della governance del sistema portuale: vogliamo evitare con tracolpi sulla continuità operativa».

Ora con il ministero come si rapporterà Assoporti?

«Siamo il braccio operativo sui porti e daremo un contributo propositivo. Vogliamo superare i limiti del decreto e far comprendere le specificità del sistema portuale, ripartendo dai 10 punti strategici del piano. Dobbiamo correggere gli aspetti del decreto che non corrispondono alle indicazioni del piano per realizzare un provvedimento coerente con quel documento».

La Gazzetta Marittima

Riforma, come riformarla

I punti forti e le criticità dell'impianto del governo – Le presenze e le assenze

LIVORNO – Riformare la riforma: sembra questa la linea d'azione che si va profilando con la determinante spinta non solo delle Regioni – riammesse nei processi decisionali dalla Consulta, e decise ad approfittarne – ma anche di parte del cluster portuale. Al quale – come è emerso con chiarezza nel Forum di due giorni fa in Fortezza Vecchia – non piacciono parecchi passaggi: l'indeterminata pochezza delle autonomie finanziarie, i criteri di accentramento a Roma di molti poteri, le mezze funzioni dei presidenti. Eccetera. Dal convegno – e dalle assenze tra i Vip invitati, che hanno anch'esse il loro significato – si è capito che il cammino della riforma sarà lungo e complicato se si vorrà davvero cambiare molto; oppure breve e solo platonico se ci si limiterà a un po' di maquillage. Torneremo sui temi esposti, che ancora si stanno sviluppando quando andiamo in stampa con questo giornale. Ma va notato che la stessa introduzione sviluppata dal commissario dell'Authority ospite Giuliano Gallanti ha messo in luce – con la consueta dose di diplomazia – le tante attese se non deluse almeno a giudizio sospeso. Massimo Provinciali da parte sua in queste occasioni è solito dare il meglio di sé: da alto funzionario ministeriale "prestato" (per ora) al porto sa dove portare l'attenzione e come valorizzare passaggi che magari possono essere per noi del "volgo" discutibili. Ci si aspettava, dal Forum, anche un confronto-scontro tra Gallanti e Forcieri, che sulle crociere sono il Diavolo e l'Acqua Santa (non necessariamente in quest'ordine). Invece non c'è stato, perché Assoporti è stato rappresentato dal suo scafato segretario generale Paolo Ferrandino, che non cade certo nelle trappole della polemica: ed è stato esaustivo per il proprio ruolo, ma anche anodino. Di certo le linee teoriche della riforma dei porti, illustrate dai teorici, hanno il senso di un tentativo serio, dopo quasi vent'anni di tanti tentativi assai meno seri e poco convinti di metterci mano. Ma ai posteri – cioè a tutti noi da domani in poi – l'ardua sentenza di quello che succederà giorno per giorno. L'impressione è che siamo appena al prologo.

A.F.

Merlo a Roma e il ricordo del Gattopardo



Luigi Merlo

ROMA – Dunque Luigi Merlo, già presidente per due mandati del porto di Genova, è stato ufficialmente nominato consigliere del ministro Graziano Delrio in materia di porti e logistica. Lo conferma Ship2Shore che ne pubblica anche il decreto, in vigore dal 5 febbraio scorso. E' sembrato a qualcuno quasi un incarico carbonaro, nel senso che se ne parlava nei pissi-pissi-bao-bao genovesi ma non era mai stato detto niente di ufficiale. Spiegazione: è un incarico gratis, quindi non c'è obbligo di ufficializzarlo. Spiegazione n. 2, forse altrettanto valida: Merlo è certamente esperto e anche bravo, ma la sua uscita da Assoporti sbattendo l'uscio contro la stragrande maggioranza delle Authority non è il massimo per poter coordinare – come da Genova viene ventilato – il progettato "Tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema" previsto dalla riforma. A meno che non si voglia dare uno schiaffo in faccia ad Assoporti. Un secondo schiaffo, dopo che al "tavolo" suddetto sembra non assolutamente prevista la sua partecipazione. Siamo ancora, come scriviamo in questo stesso numero del giornale, all'inizio di un lungo iter della riforma. Iter che già configura una serie (anch'essa lunga) di varianti in corso d'opera. Qualche crepa s'è già vista: un paio almeno di Regioni che stanno disseminando di mine il percorso; la Ragioneria generale dello Stato che ha sculacciato il riparto del fondo delle autonomie finanziarie dei porti; l'obbligo di "riaprire" alle Regioni anche sui presidenti, il premier Renzi che non sembra convinto. E via cantando. Ma in Liguria, a questo punto sembrano più che altro interessati a tirare la giacchetta al neo-consigliere del ministro contro Livorno e Civitavecchia, accusate di volere entrambe un grande terminal containers. Iniziative che ovviamente darebbero molta noia a quelli liguri. E' una lettura maliziosa, anzi maligna? Auguriamocelo. Perché, insomma, saremmo alla solita commedia all'italiana: tutti d'accordo sulla riforma, ma a patto che salvi il proprio pollaio. Vi ricorda niente il Gattopardo?

Antonio Fulvi

Porti, riforma all' esame del Consiglio di Stato

Le Regioni protestano, il governo accelera. Giovedì vertice Toti-Delrio sul nome di Biasotti

GENOVA. L' appuntamento stato fissato da giorni, come raccontano i bene informati.

Perché Delrio non avrà ancora pensato ai nomi per i prossimi presidenti dei porti, ma Giovanni Loti sì. E così il governatore ligure e il ministro delle Infrastrutture e trasporti avranno un primo contatto giovedì: i due parleranno anche degli statuti generali della logistica del Nord Ovest in programma a metà marzo a Novara, ma l' incontro romano servirà soprattutto a sondare la disponibilità del ministero ad accettare lo schema che Loti ha in mente. Niente di così segreto: il governatore vuole andare avanti con la candidatura di Sandro Biasotti, attualmente parlamentare del Pdl. Anche perché persino il Pd locale non sarebbe ostile alla nomina dell' ex presidente della Regione. I democratici partono dalla considerazione che vada in porto lo schema di spartizione nazionale delle nuove **Autorità portuali**. Su un totale di 15 nuovi enti, non tutti i presidenti potranno essere di centrosinistra: alla Liguria, governata da Forza Italia e alleati, dovrebbe toccare la scelta del presidente di Genova. Se proprio deve essere uno di centrodestra, ragionano i democratici locali, e

in attesa di trovare un nome targato Pd, su Biasotti non c' è ostilità preconcepita. Non tutti però la pensano così e Luigi Merlo, ex presidente del porto da poco nominato consulente da Delrio, sarebbe fortemente contrario. Loti probabilmente giovedì proverà a legare il destino di Lorenzo Forcieri a quello di Biasotti. Il presidente del porto di Spezia, iscritto al Pd, potrebbe essere così certo delle riconferme grazie ad un accordo politico e così in Liguria, tra centrodestra e centrosinistra finirebbe uno a uno.

Su tempi e contenuto del decreto, il ministero tira dritto e ieri Delrio in Campania ha ribadito che l' accorpamento tra i porti di Salerno e Napoli ci sarà: «Saranno garantiti pari equilibri e pari dignità» ai due scali, ma è previsto «un unico coordinamento». Il ministero va avanti e la visita di Ivano Russo, plenipotenziario di Delrio in materia **portuale**, domani a Savona, rientra in quest' ottica. A trascinare il consigliere di Delrio nell' roccaforte dei contrari alla riforma, è il sindaco Berruti. Prima il sopralluogo a Vado per la piattaforma container, poi la processione di sindacati, cluster marittimo e dipendenti dell' Authority per ascoltare le rimostranze. Il decreto intanto non si ferma: il ministero avrebbe già inviato le carte al Consiglio di Stato. Ad esaminare le carte sarà la sezione di cui fa parte Gerardo Mastrandrea, alto magistrato che conosce bene la materia, visto il ruolo di capo dell' ufficio legislativo ricoperto con i ministri Matteoli, Passera e Lupi.

Abruzzo: anche il Polo Inoltra vuole Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - La Regione Abruzzo intende promuovere alla prossima Conferenza Stato-Regioni i punti di forza della collocazione dei porti abruzzesi con l'Autorità portuale di Civitavecchia. L'obiettivo rimane sempre quello di arrivare ad una ridefinizione delle Autorità di Sistema illustrate dal ministro Delrio, riuscendo di fatto ad accorpate il porto di Ortona al network laziale.

Le oltre cinquanta aziende operanti nel comparto del trasporto pubblico e privato e della logistica delle merci sia terrestri che marittime, aderenti al Polo Inoltra, hanno accolto favorevolmente il dossier del presidente della Regione D'Alfonso, propedeutico proprio alla realizzazione del corridoio Civitavecchia-Pescara-Ortona. "Sarebbe auspicabile - afferma il presidente del Polo, Nicola D'Arcangelo - realizzare il collegamento tra Adriatico e Tirreno e consentire all'Italia centrale, Lazio e Abruzzo, di operare come ponte naturale tra i Balcani e l'Europa occidentale, semplificandone i percorsi, riducendone i tempi di percorrenza e quindi i costi. Così facendo si completerebbe sia un processo di efficientamento virtuoso dell'intera economia abruzzese legata allo sviluppo della mobilità sostenibile che la messa a reddito degli investimenti infrastrutturali previsti nel Masterplan Abruzzo 2016-2020, con importanti ricadute commerciali strettamente legate al rapporto territorio-impresa".

Intanto proprio il presidente dell'Abruzzo Luciano D'Alfonso rilancia. "Noi guadagneremo la connessione funzionale dei porti abruzzesi con il porto di Civitavecchia. E poi faremo una battaglia per mantenere sia a Pescara, che a Ortona, le sedi dell'autorità marittima civile, che risponde in maniera più efficace e puntuale alle istanze che arrivano soprattutto dalle imprese che utilizzano i nostri scali". Questo quanto sottolineato, rispondendo a un'interpellanza sui porti di Pescara e Ortona, e sulla possibilità che possano essere assoggettati all'autorità portuale di Ancona. "All'Abruzzo - ha rimarcato D'Alfonso - serve la connessione con Civitavecchia, perché in questo modo si dà maggiore forza anche all'autostrada Pescara-Roma, creando un corridoio acqua-gomma-acqua che porterà enormi benefici alla nostra economia regionale, con positive ricadute anche per le aree interne. Tonnellaggi che, nell'ipotesi Ancona, andremmo invece irrimediabilmente a perdere su questa direttrice". Il presidente ha spiegato di aver già parlato di questo progetto anche con il Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio e si è impegnato anche ad accelerare le procedure per concludere l'iter di approvazione dei piani regolatori portuali, passaggio fondamentale per procedere ai successivi atti programmatici.

Augusta

Ugl: autorità portuale, restare vigili

"Non bisogna abbassare la guardia su argomenti delicati ed importanti come la leadership della nuova **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale". Lo dice il segretario di Federazione territoriale Mare e porti dell' Ugl Salvatore Abramo, che si dice comunque soddisfatto delle rassicurazioni arrivate dal ministro Graziano Delrio e auspica che resto possa essere nominato il presidente dell' **Autorità portuale** e continuare la fase di crescita e sviluppo dello scalo.

Crociere a Venezia, Clia vuole una soluzione al passaggio delle navi

Clia, l'organizzazione internazionale delle compagnie da crociera, lancia l'allarme al governo sul mercato delle crociere per il porto di Venezia. «Clia apprezza l'interesse mostrato dal ministro Franceschini sulla ricerca di una rotta d'accesso per le navi da crociera a Venezia. Ricordiamo che è solo grazie all'autoregolamentazione delle compagnie crocieristiche che le navi da crociera che passano attraverso il Canale della Giudecca hanno un limite di stazza di 96mila tonnellate. Condividiamo l'auspicio del Ministro Franceschini affinché venga trovata una soluzione con la massima urgenza. La crocieristica a Venezia rappresenta un settore strategico per tutto l'Adriatico. L'attuale situazione di vuoto regolatorio sta colpendo gravemente le economie locali delle città adriatiche, con una perdita in termini economici di 113 milioni di euro nell'ultimo biennio ». Lo ha dichiarato Francesco Galletti, National Director di Clia Italy, l'organizzazione internazionale delle compagnie da crociera, in risposta alle dichiarazioni del ministro per i Beni e le Attività Culturali, Dario Franceschini.

VENEZIA:CLIA A FRANCESCHINI,CROCIERISTICA STRATEGICA PER INTERO ADRIATICO,SERVE SOLUZIONE CON MASSIMA URGENZA

Roma, 23 febbraio - "CLIA apprezza l'interesse mostrato ieri dal Ministro Franceschini sulla ricerca di una rotta d'accesso per le navi da crociera a Venezia. Ricordiamo che è solo grazie all'autoregolamentazione delle compagnie crocieristiche che le navi da crociera che passano attraverso il Canale della Giudecca hanno un limite di stazza di 96mila tonnellate. Condividiamo l'auspicio del Ministro Franceschini affinché venga trovata una soluzione con la massima urgenza. La crocieristica a Venezia rappresenta un settore strategico per tutto l'Adriatico. L'attuale situazione di vuoto regolatorio sta colpendo gravemente le economie locali delle città adriatiche, con una perdita in termini economici di 113 milioni di euro nell'ultimo biennio".

Lo dichiara **Francesco Galletti, National Director di CLIA Italy**, l'organizzazione internazionale delle compagnie da crociera, in risposta alle dichiarazioni del Ministro per i Beni e le Attività Culturali, Dario Franceschini.



Crociere a Venezia, Clia vuole una soluzione al passaggio delle navi

Roma - L'appello dell'associazione al governo dopo le dichiarazioni del ministro per i Beni e le Attività Culturali, Dario Franceschini.

Roma - **Clia, l'organizzazione internazionale delle compagnie da crociera, lancia l'allarme al governo sul mercato delle crociere per il porto di Venezia.** «Clia apprezza l'interesse mostrato dal ministro Franceschini sulla ricerca di una rotta d'accesso per le navi da crociera a Venezia. Ricordiamo che è solo grazie all'autoregolamentazione delle compagnie crocieristiche che le navi da crociera che passano attraverso il Canale della Giudecca hanno un limite di stazza di 96mila tonnellate. Condividiamo l'auspicio del Ministro Franceschini affinché venga trovata una soluzione con la massima urgenza. La crocieristica a Venezia rappresenta un settore strategico per tutto l'Adriatico. L'attuale situazione di vuoto regolatorio sta colpendo gravemente le economie locali delle città adriatiche, con una perdita in termini economici di 113 milioni di euro nell'ultimo biennio». Lo ha dichiarato **Francesco Galietti**, National Director di Clia Italy, l'organizzazione internazionale delle compagnie da crociera, in risposta alle dichiarazioni del ministro per i Beni e le Attività Culturali, Dario Franceschini.



Delegazione vietnamita visita il porto di Venezia

Venezia - Dopo l'incontro in Regione Veneto con l'assessore Caner, alcuni imprenditori asiatici al seguito dell'ambasciatore Cao Chinh Thien, hanno incontrato il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Costa.

Venezia - **Dopo l'incontro in Regione Veneto con l'assessore Caner, la delegazione vietnamita al seguito dell'ambasciatore Cao Chinh Thien ha incontrato il presidente dell'Autorità portuale Paolo Costa** e i tecnici dell'ente per un incontro di approfondimento su tematiche portuali, commerciali e ambientali (bonifiche in ambito lagunare). Venezia e Vung Tao, si legge in una nota, rappresentano quindi un asset fondamentale per lo sviluppo delle relazioni tra i due Paesi e sono, a tutti gli effetti, un ponte gettato tra Centro Europa e Asean. Venezia infatti è la porta verso il Centro-Est Europa capace di minimizzare i costi di trasporto delle aree a più alta densità manifatturiera in Europa e Vung Tao - porto hub del Vietnam - è porta verso il Sud Est asiatico. Tra Nordest e Vietnam sono oggi operative tre linee operate dalle compagnie Maersk, Cma-Cgm e MSC che favoriscono l'interscambio commerciale con transit time (tempi di percorrenza) ottimali.

L'interesse del Vietnam per il Nordest è però duplice, da un lato favorire ed incrementare gli scambi commerciali, dall'altro acquisire know how. Il porto di Venezia ha infatti messo a disposizione dei partner vietnamiti le proprie best practice: è stata presentata la soluzione del sistema portuale offshore-onshore (Voops) capace di collegare efficientemente l'entroterra nonostante i bassi fondali del porto e l'esperienza decennale nella bonifica dei sedimenti e delle acque: soluzioni concrete capaci di rispondere alle problematiche comuni dei due sistemi portuali. **L'ambasciatore e il Presidente hanno concluso che, dato che la domanda di trasporto deriva dalle richieste del mercato e dalle opportunità di scambio commerciale tra i due Paesi,** l'impegno dei prossimi mesi sarà quello di incrementare le relazioni economiche con il supporto della Regione per attivare ogni possibile scambio tra le imprese dei due territori.

Porti: delegazione Vietnam in visita a scalo Venezia

Tra Nordest e Vietnam operative tre linee operate dalle compagnie Maersk, Cma-Cgm e MSC

23 febbraio, 18:53



(ANSA) - VENEZIA, 23 FEB - Una delegazione vietnamita al seguito dell'ambasciatore in Italia, Cao Chinh Thien, ha incontrato oggi il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa, e i tecnici dell'ente per un approfondimento su tematiche portuali, commerciali e ambientali (bonifiche in ambito lagunare).

La delegazione aveva già avuto un incontro in Regione con l'assessore al turismo, Caner. Venezia e il porto vietnamita Vung Tao rappresentano un asset fondamentale per lo sviluppo delle relazioni tra i due Paesi e sono, a tutti gli effetti, un ponte gettato tra Centro Europa e Asean.

Venezia infatti è la porta verso il centro-est Europa capace di minimizzare i costi di trasporto delle aree a più alta densità manifatturiera in Europa e Vung Tao - porto hub del Vietnam - è porta verso il Sud Est asiatico. Tra Nordest e Vietnam sono oggi operative tre linee operate dalle compagnie Maersk, Cma-Cgm e MSC che favoriscono l'interscambio commerciale con transit time (tempi di percorrenza) ottimali. L'interesse del Vietnam per il Nordest è però duplice, da un lato favorire ed incrementare gli scambi commerciali, dall'altro acquisire know how. Il Porto di Venezia ha infatti messo a disposizione dei partner vietnamiti le proprie best practice: è stata presentata la soluzione del sistema portuale offshore-onshore, capace di collegare efficientemente l'entroterra nonostante i bassi fondali del porto e l'esperienza decennale nella bonifica dei sedimenti e delle acque: soluzioni concrete capaci di rispondere alle problematiche comuni dei due sistemi portuali. L'Ambasciatore e il Presidente hanno concluso che, dato che la domanda di trasporto deriva dalle richieste del mercato e dalle opportunità di scambio commerciale tra i due Paesi, l'impegno dei prossimi mesi sarà quello di incrementare le relazioni economiche con il supporto della Regione per attivare ogni possibile scambio tra le imprese dei due territori. (ANSA)



Ucina, bilanci 2013 e 2014 sotto accusa / IL CASO

Genova - Un revisore denuncia irregolarità. Il presidente Demaria: «Nessuno ha mai sollevato dubbi sulla regolarità. Sono sorpresa, i conti li ha approvati lui».

Genova - **La lettera di denuncia, datata 6 novembre, è indirizzata al direttore generale di Confindustria, a Roma.** E porta la firma di **un professionista genovese, ex presidente dei revisori dei conti di Ucina,** l'associazione di settore del comparto nautico. Nella missiva di tre pagine dattiloscritte, tra i vari punti toccati, **c'è un pesante riferimento al bilancio relativo all'esercizio 2014 dell'associazione,** il cui testo è stato approvato il 16 aprile 2015. «Dopo l'approvazione da parte del Consiglio - si legge nel carteggio inviato - il Collegio dei revisori ha iniziato le verifiche necessarie alla stesura della propria relazione, come previsto dalla statuto». «Nel corso di queste operazioni - prosegue la missiva - **sono emerse alcune gravi irregolarità nelle scritture contabili di chiusura del 2013 e nello stesso bilancio 2013, a suo tempo approvato.** Secondo quanto riportato dall'allora Revisori dei Conti di Ucina, «si trattava sostanzialmente di azzeramento di crediti e di debiti in anni precedenti appostati senza il sostegno di un rapporto sottostante, **finalizzati a rappresentare risultati della gestione caratteristica migliori di quelli reali per importi rilevanti.**».

C'è di più: «Verosimilmente - prosegue la lettera - **per dare un'immagine della situazione finanziaria ed economica migliore di quella effettiva.**» Stando alle osservazioni mosse dal commercialista sulla gestione dei conti, «l'azzeramento, nel bilancio 2013 - si legge - è stato messo in atto compensando tra loro plusvalenze realizzate **in occasione di vendita di immobili e riserve.** Secondo modalità improprie e non conformi alla regolare tenuta della contabilità e del bilancio». La scrittura va avanti, ponendo all'attenzione della sede centrale di Confindustria anche altri aspetti. «Inoltre - viene scritto - alcune poste del bilancio 2014, a parere del sottoscritto (oggi *ex revisori dei conti di Ucina, ndr*), **andavano attentamente verificate, sussistendo ragionevoli dubbi sulla loro coerenza con la realtà dei rapporti sottostanti.** La descrizione dei fatti prosegue sottolineando che «il Collegio ha proceduto quindi a richiedere documentazione relativa a dette voci (crediti verso fornitori, debiti, Tfr dipendenti)».

- segue

Il mittente della lettera dichiara poi che, all'interno dell'associazione, «qualcuno di coloro ai quali ho esposto il problema, ha manifestato l'opinione che, pur trattandosi di irregolarità, non fossero da considerare gravi, **mancando evidenza che si nascondessero ammanchi o ruberie**». L'allora revisore dei conti scrive di aver replicato dicendo «di non essere d'accordo poiché l'associazione, che fonda la sua credibilità ed il suo prestigio essenzialmente sulla trasparenza dei comportamenti ma anche dei suoi conti, rischia di perderli, nei confronti degli associati, dei creditori, **e soprattutto nei confronti dei finanziatori pubblici che sostengono le manifestazioni fieristiche**». Il commercialista dichiara inoltre di aver illustrato la questione ai vertici della Confindustria nautica ed avere avuto in un primo momento rassicurazioni. Poi la sorpresa, da parte del professionista, al quale è stato revocato l'incarico. «In tanti anni di professione in ambito societario - prosegue - **non ho mai visto che si decida la revoca di un organo di controllo** in carica e non scaduto semplicemente con la modifica di statuto che comunque riguardi altra materia..».

«Rispetto il nostro ex revisore per la sua età - è il commento di Carla Demaria, contattata dal Secolo XIX - **e sono davvero sorpresa perché così facendo sta accusando se stesso e i suoi colleghi, visto che si parla di bilanci pubblici che loro hanno approvato senza sollevare problemi**. È una vicenda assurda, che mi lascia senza parole. **Per oltre 25 anni questo signore ha ricoperto questa carica senza mai fare alcuna contestazione**. È vero: nei mesi scorsi sono state rinnovate le cariche col nuovo statuto e lui non è stato riconfermato. Ma io non so cosa farci, anche se posso comprendere la sua amarezza. **Con Confindustria, poi, abbiamo un dialogo costante e quotidiano. E nessuno ci ha mai segnalato questa lettera**».

Il Secolo XIX

L'INTERROGAZIONE

M5S a Bruxelles per "affondare" il Disegno Blu

«Grave rischio di inquinamento acustico»

E FU COSÌ che il Disegno Blu approdò a Bruxelles, pilotato dal M5S e sotto forma di un'interrogazione. A presentarla è l'europarlamentare del M5S, Tiziana Beghin che, sull'argomento, si unisce alla battaglia portata avanti in Regione da Alice Salvatore che negli ultimi mesi ha sparato a zero contro «lo sciagurato disegno che rischia di cancellare l'ultimo litorale di Genova». Per Salvatore un inasprimento di posizione: in campagna elettorale, un anno fa, sul Disegno Blu era stata piuttosto laica e attendista, ma dopo le polemiche sorte in città e la costituzione di un comitato contrario progetto di Renzo Piano, anche la portavoce grillina ha fatto una netta scelta di campo. Con buona pace dei rapporti, molto più che cordiali, tra Renzo Piano, padre del Blue Print, e Beppe Grillo, che se anche è uscito dal "logo" è pur sempre il padre spirituale del Movimento.

«L' **Autorità Portuale** genovese è in procinto di varare un progetto che prevede l'ampliamento dell' area e delle attività di riparazione navale all' interno del Porto. Verrebbe così in grandita e rafforzata l' industria pesante e fortemente inquinante a soli 200 metri dal centro abitato»

si legge nell' interrogazione. Beghin cita anche i dati di una campagna di rilevamento ambientale commissionata dal Comitato Porto Aperto, da cui emerge come «su buona parte della città sia in atto la ricaduta di una massiccia quantità di metalli pesanti e sostanze nocive, indicate dall' EPA come tipiche delle lavorazioni navali». Per Beghin, che ha chiesto l' intervento della Commissione, sono necessari «ulteriori approfondimenti sul rispetto delle normative europee in termini di qualità dell' aria nei centri cittadini e di inquinamento acustico».

Salvatore è netta: «Siamo di fronte a un gigantesco specchietto per le allodole che promette di cambiare per sempre il volto della passeggiata a mare e del waterfront, con un grave rischio di inquinamento acustico e ambientale. Con quest' interrogazione portiamo in Europa una battaglia di tutti i cittadini che in Liguria stiamo conducendo da tempo, in Regione com in Comune».

La Gazzetta Marittima

Porte vinciane all'Authority (ma con calma...)

Ci vorranno almeno sei mesi perché il provvedimento diventi operativo



FIRENZE – Il presidente della Regione Toscana l'aveva promesso un anno fa: le porte "vinciane" che separano lo scolmatore dell'Arno dalla Darsena Toscana del porto labronico, devono essere gestite dall'Authority portuale e non dall'organismo pisano del canale dei Navicelli; che tende a tenerle sempre aperte con la conseguenza che fanghi e sabbie dello scolmatore riducono i fondali della darsena. La promessa si è concretata nell'ultima seduta del consiglio regionale con l'ok alla leggina sul riordino delle competenze delle Province. In un passaggio della nuova normativa si rivedono le competenze relative alle vie navigabili "con una particolare attenzione al tratto del canale dei Navicelli nel territorio di Livorno", ossia la parte finale che sbocca in darsena. Nell'ambito della legge, si apre una nuova fase di gestione – ha riferito il consigliere regionale livornese Francesco Gazzetti – che consentirà alla Regione di promuovere ed attivare "le opportune forme di collaborazione con l'Autorità portuale di Livorno". Si arriverà alla nuova formula, cioè alla gestione delle porte vinciane da parte dell'Autorità portuale livornese "a decorrere dalla scadenza dei contratti vigenti per la gestione delle opere di disconnessione tra i canali Scolmatore e Navicelli e comunque a decorrere dal 180° giorno dall'entrata in vigore del dispositivo di legge". Dopo questi 180 giorni, cioè dopo sei mesi almeno, la competenza della gestione delle "porte" passerà agli uffici regionali "che le gestirà in accordo con l'Autorità portuale".

La Gazzetta Marittima

E se intanto ripulissimo la foce

LIVORNO – E' stato detto tante volte che i tempi della politica mal si conciliano con quelli dell'economia. E con le "porte vinciane" ci risiamo. Perché altri sei mesi per avere l'avvio del passaggio di gestione, specie adesso che sta per cominciare il più completo e costoso (da 9 a 12 milioni) dragaggio della darsena Toscana, sono un'enormità. E configurano il concreto timore che lo stesso dragaggio diventi un enorme spreco di danaro pubblico. Non siamo dei tecnici, e tantomeno mosche cocchiere. Però il problema è ben noto e tutt'altro che sottovalutato dai tecnici dell'Autorità portuale e da chi in Darsena Toscana ci lavora. Specie da coloro che sanno quanto vale, in termini di accessibilità navale (e quindi di business) ogni centimetro di fondale garantito.

Possibile che, con queste premesse, non si riesca a trovare una soluzione che salvaguardi i fondali della Darsena impedendo che quanto verrà portato via nei prossimi tre mesi dalla draga ci venga ributtato dallo Scolmatore dell'Arno attraverso le "porte"? Qualcuno che se ne intende ci ha suggerito un'idea: quella di operare, contemporaneamente o quasi al dragaggio della Darsena, anche alla riapertura della foce dello Scolmatore/Canale dei navicelli dragando anch'essa a una profondità sufficiente a far scorrere verso il mare e non verso la Darsena buona parte dei fanghi. Sarebbe un intervento temporaneo, in attesa della sospirata foce armata. Ma forse salverebbe, almeno in parte, i fondali del porto. Idea peregrina, sogni d'una notte di mezz'inverno o se ne può far qualcosa di concreto?

Antonio Fulvi

Porto Napoli: programma triennale, bilancio: ok senza fondi Ue

Si useranno risorse porto per rete fognaria e escavo fondali

23 febbraio, 14:04



(ANSA) NAPOLI, 23 FEB - Il Comitato portuale di Napoli ha approvato nella seduta odierna il Programma Triennale delle opere 2016-2018, nell'ambito del quale, per l'anno 2016, si prevedono investimenti per circa 16 milioni di euro. Il Comitato Portuale, si legge in una nota, ha approvato, altresì, il Bilancio Preventivo, Esercizio 2016, segnando un momento positivo per la gestione dell'Ente. Sia il Programma Triennale, che il Bilancio Preventivo, sono stati approvati senza l'inserimento delle risorse previste dal Programma POR-FESR, per un importo di circa ? 147.208.622, per le quali non è stata ancora formalizzata, da parte degli Organi competenti, la prevista riassegnazione nell'ambito del Programma 2014-2020.

Gli investimenti programmati per l'anno 2016 saranno finanziati con risorse proprie dell'Ente e contributi statali.

Il Comitato Portuale ha proposto di utilizzare parte dell'avanzo di amministrazione per far fronte ad alcuni interventi urgenti, già inseriti nel Grande Progetto Porto di Napoli, con particolare riguardo alla rete fognaria ed all'escavo dei fondali. Tale possibilità è subordinata allo studio di fattibilità tecnico-amministrativo-contabile che sarà svolto in breve volgere di tempo e che costituirà, laddove praticabile, oggetto di futuri riassetamenti. Il Comitato Portuale ha anche osservato un minuto di silenzio in memoria di due lavoratori del Porto di Napoli, Carmine Tesauro e Luigi Esposito, che prematuramente hanno lasciato le loro famiglie.

(ANSA).

Napoli: Comitato portuale approva il Programma Triennale e Bilancio Preventivo 2016

Napoli, 23 febbraio 2016 - Il Comitato Portuale ha approvato nella seduta odierna il Programma Triennale delle opere 2016-2018, nell'ambito del quale, per l'anno 2016, si prevedono investimenti per circa 16.000.000 di Euro.

Il Comitato Portuale ha approvato, altresì, il Bilancio Preventivo, Esercizio 2016, segnando un momento positivo per la gestione dell'Ente. Sia il Programma Triennale, che il Bilancio Preventivo, sono stati approvati senza l'inserimento delle risorse previste dal Programma POR-FESR, per un importo di circa € 147.208.622, per le quali non è stata ancora formalizzata, da parte degli Organi competenti, la prevista riassegnazione nell'ambito del Programma 2014-2020.

Gli investimenti programmati per l'anno 2016 saranno finanziati con risorse proprie dell'Ente e contributi statali.

Il Comitato Portuale ha proposto di utilizzare parte dell'avanzo di amministrazione per far fronte ad alcuni interventi urgenti, già inseriti nel Grande Progetto Porto di Napoli, con particolare riguardo alla rete fognaria ed all'escavo dei fondali.

Tale possibilità è subordinata allo studio di fattibilità tecnico/amministrativo/contabile che sarà svolto in breve volgere di tempo e che costituirà, laddove praticabile, oggetto di futuri riassetamenti.

Infine, il Comitato Portuale ha osservato un minuto di silenzio in memoria di due lavoratori del Porto di Napoli, l'Ing. Carmine Tesauro ed il Sig. Luigi Esposito, che prematuramente hanno lasciato le loro famiglie.

Giochi e trame oscure sulle banchine del terminal

Gioia, il porto arranca Centinaia di operai sono in fibrillazione

Giovedì riunione sulle prospettive occupazionali Intanto appare vicino un cambio al vertice di Medcenter

Alfonso Naso GIOIA TAURO Il porto di Valencia in Spagna macina ogni record in termini di traffici. Lì porta le navi anche la Msc, unica compagnia che arriva a Gioia Tauro. Ma in Calabria la società guidata dall'armatore Gianluigi Aponte dichiara che più di così non può fare.

Intanto, mentre le grandi portacontainer restano in attesa per ore nel piccolo porto di Malta, nel più grande hub del Mediterraneo si piange miseria e l'andamento stagnante dei traffici del grande porto calabrese rischia di provocare altre tensioni tra i lavoratori. Sono loro, infatti, l'anello debole di un sistema intricato e di uno scacchiere molto intricato che si sta giocando sullo scenario del porto di Gioia Tauro. Lunghissime banchine che non riescono ad accogliere molte navi, giorni e giorni di cassintegrazione e soprattutto lo spauracchio dei tagli occupazionali.

Da qui a luglio si aprono 4 mesi di passione per centinaia di operai, che rischiano il posto di lavoro per gli esuberanti che ormai sembrano non più gestibili con questo regime di ammortizzatori sociali. Medcenter lo ha sempre detto e ripetuto, e adesso sembra essere arrivato il momento delle decisioni dolorose. La nuova normativa licenziata dal

Governo impone la scelta tra due strumenti: quella del contratto di solidarietà per un periodo di poco superiore a un anno oppure qualche altro mese di cassintegrazione. Oltre a queste due ipotesi c'è la procedura di mobilità, che è stata attivata nel 2011 e che di fatto non è stata mai chiusa. È rimasta sempre lì aperta e riposta nei cassetti.

Di questo discuteranno le organizzazioni sindacali e il management di Medcenter in una riunione che è stata convocata per la giornata di giovedì. In mancanza di risposte di una politica pronta soprattutto a scrivere fiumi di parole in comunicati stampa e di un'Autorità portuale più impegnata a gestire il suo futuro assetto burocratico, gli operai sono lasciati soli a gestire una vertenza troppo grande per loro. I costi sono altissimi e la ditta delle auto ancora stenta a partire.

In tutto questo si inserisce ancora più incertezza per una possibile sferzata al vertice di Medcenter, che si dà per imminente da giorni ma che dalla stessa società viene smentita. Domenico Bagalà, attuale amministratore delegato dell'azienda gioiese, viene dato in partenza. Da alcuni giorni non si vede nel "suo" porto anche se ufficialmente viene dato in ferie. Ma i rumors parlano di una decisione di Cecilia Battistello - nei giorni scorsi in Calabria - di rivoluzionare tutto il sistema manageriale.³

ALFONSO NASO

IN BREVE

Terminal Porto di Taranto, via al bando

Terminal Porto di Taranto, via al bando. A otto mesi dalla messa in liquidazione, da parte dei suoi azionisti, della società Taranto container terminal, l'Autorità portuale rimette sul mercato, con un bando pubblicato ieri sulla Gazzetta Ufficiale italiana, il molo polisettoriale. Si tratta della banchina sulla quale Evergreen, uno dei partner di Tct, ha operato sino a fine 2014 e che, nel 2015, non ha visto alcuna attività di transhipment poiché l'operatore si è disimpegnato da Taranto. Il bando lanciato dall'Authority ha la finalità di cercare nuovi soggetti che subentrino a Tct: le manifestazioni d'interesse dovranno essere presentate entro l'8 aprile 2016.

Potrebbero entrare più operatori o un operatore unico e non si esclude che, accanto al transhipment, possano esserci altre funzioni. Su un utilizzo misto del molo polisettoriale sono orientati anche il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, e la stessa Autorità portuale. Tutto dipende dalle risposte che arriveranno al bando, che per l'utilizzo del molo si rifà al "dialogo competitivo", introdotto dal codice degli appalti, che permette a stazione appaltante e offerente di trovare un punto di sintesi. La banchina si sviluppa per 2.050 metri lineari, dei quali 1.200 sono oggi interessati da lavori di adeguamento.

Al momento 540 addetti di Tct sono in Cig, per cessata attività, sino a settembre prossimo.

Il bene di proprietà comunale è all' asta

I Molini? «Li compri l' Authority»

Il complesso rischia la svendita. Potrebbe sorgere una Stazione marittima

I Molini Lo Presti possono essere salvati non solo col dissesto, ma anche con la collaborazione dell' **Autorità portuale**. Che è nelle condizioni con il cospicuo avanzo di amministrazione di rilevare l' opificio e consentire così al Comune di fare cassa.

Come si prevedeva la notizia della possibile "svendita" dell' opificio di via dei Mille ha aperto il dibattito politico.

E tra i primi a prendere posizione è l' ex sindaco Nino Nastasi che nel 2000 decise di acquistare l' immobile per evitare il rischio che potesse finire - come allora sostenne - nelle mani di speculatori privati.

Oggi Nastasi invita i consiglieri comunali a supportare l' Amministrazione. «Siamo alle solite - evidenzia - . Dieci anni di inerzia amministrativa hanno portato a questo punto.

Ritengo che la soluzione debba essere imposta all' **Autorità Portuale** di Messina che può comprare l' immobile, o una parte di esso, e farne la Stazione marittima che un porto come Milazzo merita». Non solo investimenti per riqualificare la Fiera di Messina, insomma, l' **Autorità Portuale** si occupi anche di Milazzo.

«Un porto che registra oltre 800 mila transiti l' anno», rileva Nastasi, «deve avere una Stazione marittima, non un capannone da

zone terremotate. Il consiglio comunale con un documento unanime supporti il sindaco in questa battaglia di grande valenza per lo sviluppo dell' economia legata al turismo nella nostra città».

Qualche anno addietro anche l' attuale consigliere Alessio Andaloro, durante una seduta consiliare in cui era presente il presidente De Simone, chiese l' acquisizione da parte dell' **Autorità portuale** dei Molini Lo Presti per farne la "porta del mare", evitando un danno alla città con la perdita di un bene prezioso soggetto a pignoramento servirebbe a dare anche un segnale forte alla stessa».

Il prezzo di 3 milioni e 800 mila euro è sicuramente da "saldo", ma sino ad ora l' immobile è rimasto invenduto in quanto gli imprenditori che inizialmente sembravano interessati sono frenati dal fatto che si tratta di un bene ancora a destinazione industriale e sul quale grava anche un vincolo di interesse architettonico, etno-antropologico. A ciò deve aggiungersi la spesa per la bonifica dell' opificio. Condizioni che sono bilanciate dalla particolare posizione strategica del bene. Il Comune di questi tempi non ha neppure la possibilità di riprenderselo, anche se in caso di default, tutte le procedure esecutive si bloccherebbero.

L' attuale Consiglio sin dall' insediamento ha chiesto azioni concrete per la vendita del bene pur non indicando però come poterlo fare visti i gravami esistenti.

Adesso questa proposta di coinvolgere l' **Autorità portuale** potrebbe aprire ad una nuova progettualità per realizzare una "cittadella dei servizi del porto", trasferendo in quel polo la Capitaneria e tutti gli uffici di molo Marullo (demanio, compagnia **portuale**, ormeggiatori e via dicendo), consentendo così al Comune di poter intervenire su molo Marullo, investendo nei fabbricati compresi nell' area della capitaneria dove potrebbero sorgere attività al servizio del turismo crocieristico.3(g.p.

L' INIZIATIVA

Salpa da Palermo la nave dei privati che offre salvezza

Il capitano tiene il timone stretto tra le mani e guarda verso Lampedusa.

Klaus Vogel, 59 anni, ex comandante della marina mercantile tedesca racconta dei viaggi dei suoi miti, Cristoforo Colombo e Amerigo Vespucci.

Davanti a sé non ha il Nuovo Mondo, ma il Canale di Sicilia. La terra di mezzo, tomba di migliaia di migranti. Alla guida del guardiapescia Aquarius, che può ospitare fino a 500 persone, è partito dal porto di Palermo per la prima missione nel Mediterraneo, per salvare quante più vite possibile. «Quando nel novembre del 2014 l' Europa ha cessato l' operazione Mare Nostrum ho capito che i cittadini europei dovevano fare qualcosa», dice il marinaio tedesco. Così ha lasciato la certezza di un posto di comandante di una porta container e ha tessuto una rete fondando le associazioni Sos Mediterranee in Francia, in Germania e da pochi giorni in Italia. Sono stati raccolti 275 mila euro con donazioni private. Nello staff ci sono ventitré persone: i medici dell' equipe di Medecins Du Mond, mediatori e tecnici specializzati nell' abbordaggio a mare. Gestire questa nave costa circa 11 mila euro al giorno. Con i soldi raccolti si potrà andare avanti per tre mesi, poi «bisogna sperare nella responsabilità dei cittadini», dice il comandante Vogel. g. ru.

A Catania il Forum Nazionale dal tema "La Sicurezza Produttiva: fattore essenziale di crescita dei traffici marittimi"

Il 25 febbraio, si terrà a Catania il 1° Forum Nazionale sulla sicurezza nei porti che avrà come tema: "La Sicurezza Produttiva: fattore essenziale di crescita dei traffici marittimi". Il Forum, promosso dalla Federazione Italiana dei Piloti dei Porti, sotto il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è organizzato in collaborazione con la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le Infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera. L'obiettivo del forum è porre le basi per un momento di analisi, tra gli attori pubblici e privati, del comparto marittimo. In primo piano, una visione non "burocratica" della sicurezza come presupposto di sviluppo e promozione dei traffici marittimi. Sul tavolo del dibattito, i tratti di efficienza del sistema, le criticità ed un'analisi di come il settore possa efficacemente affrontare problematiche di comune interesse, riguardanti i servizi tecnico nautici e l'intero cluster marittimo, ponendole all'attenzione delle competenti articolazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Direzione generale e Comando Generale delle Capitanerie) per individuare misure di snellimento e soluzioni da attuare in tempi rapidi. Il forum si articolerà in due sezioni, attraverso tavole rotonde moderate dal direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza. La prima, con inizio alle 9.30 - "attualità e prospettive future dei servizi tecnico nautici, nel quadro di un sistema integrato di sicurezza dei porti" - affronterà temi di attualità e di carattere generale, evidenziando la collaborazione operativa tra gli attori della sicurezza dei porti, sullo sfondo dell'organico intervento di riforma dell'ordinamento portuale promosso dal Ministro Delrio e recentemente varato dal Consiglio dei Ministri. La tavola rotonda abbraccerà anche gli aspetti legati alla disciplina della responsabilità del pilota, la ricerca di nuove procedure per la semplificazione degli adempimenti legati alla sicurezza, gli esempi virtuosi della disciplina del pilotaggio a Genova e Ravenna, la standardizzazione di best practices (quali il team per la gestione delle emergenze, valorizzando le esperienze maturate, a fine 2014, con l'invio di un pilota a bordo di una nave in difficoltà con gli elicotteri della Guardia Costiera). La seconda parte, prevista nel primo pomeriggio - "i servizi tecnico nautici quali fattori di garanzia e supporto alla produttività" - tratterà

- segue

argomenti che proiettano le prestazioni dei servizi tecnico nautici verso un ruolo di rilancio dell'economia marittima e della crescita. A tal fine, la previsione di un "premio sulla sicurezza" - sotto il patrocinio del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti e l'istituzione di un osservatorio nazionale in grado di monitorare l'andamento della disciplina dei STN, di individuare le procedure per la semplificazione e di analizzare i punti critici e i casi di particolare rilievo da cui trarne insegnamento. E' stato invitato a prendere parte all'evento il Sig. Ministro Delrio, unitamente ai rappresentanti delle categorie dei Servizi Tecnico Nautici (Fedepiloti, UPI, Angopi, Assorimorchiatori, Federimorchiatori), i rappresentanti dell'utenza (Assoport, Confitarma, Federagenti, Fedarlinea), il Comandante Generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, Amm. Ispettore Vincenzo Melone, ed il direttore generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dr. Enrico Pujia. Parteciperà anche il presidente della Federazione francese e vice presidente dell'EMPA, Com.te Jean Philippe Casanova.

A Catania il Forum Nazionale dal tema "La Sicurezza Produttiva: fattore essenziale di crescita dei traffici marittimi"

Il 25 febbraio, si terrà a Catania il 1° Forum Nazionale sulla sicurezza nei porti che avrà come tema: "La Sicurezza Produttiva: fattore essenziale di crescita dei traffici marittimi". Il Forum, promosso dalla Federazione Italiana dei Piloti dei Porti, sotto il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è organizzato in collaborazione con la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera. L'obiettivo del forum è porre le basi per un momento di analisi, tra gli attori pubblici e privati, del comparto marittimo. In primo piano, una visione non "burocratica" della sicurezza come presupposto di sviluppo e promozione dei traffici marittimi. Sul tavolo del dibattito, i tratti di efficienza del sistema, le criticità ed un'analisi di come il settore possa efficacemente affrontare problematiche di comune interesse, riguardanti i servizi tecnico nautici e l'intero cluster marittimo, ponendole all'attenzione delle competenti articolazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Direzione generale e Comando Generale delle Capitanerie) per individuare misure di

snellimento e soluzioni da attuare in tempi rapidi. Il forum si articolerà in due sezioni, attraverso tavole rotonde moderate dal direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza. La prima, con inizio alle 9.30 - "attualità e prospettive future dei servizi tecnico nautici, nel quadro di un sistema integrato di sicurezza dei porti" - affronterà temi di attualità e di carattere generale, evidenziando la collaborazione operativa tra gli attori della sicurezza dei porti, sullo sfondo dell'organico intervento di riforma dell'ordinamento portuale promosso dal Ministro Delrio e recentemente varato dal Consiglio dei Ministri. La tavola rotonda abbraccerà anche gli aspetti legati alla disciplina della responsabilità del pilota, la ricerca di nuove procedure per la semplificazione degli adempimenti legati alla sicurezza, gli esempi virtuosi della disciplina del pilotaggio a Genova e Ravenna, la standardizzazione di best practices (quali il team per la gestione delle emergenze, valorizzando le esperienze maturate, a fine 2014, con l'invio di un pilota a bordo di una nave in difficoltà con gli elicotteri della Guardia Costiera). La seconda parte, prevista nel primo pomeriggio - "I servizi tecnico nautici quali fattori di garanzia e supporto alla produttività" - tratterà

- segue

argomenti che proiettano le prestazioni dei servizi tecnico nautici verso un ruolo di rilancio dell'economia marittima e della crescita. A tal fine, la previsione di un "premio sulla sicurezza" - sotto il patrocinio del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'istituzione di un osservatorio nazionale in grado di monitorare l'andamento della disciplina dei STN, di individuare le procedure per la semplificazione e di analizzare i punti critici e i casi di particolare rilievo da cui trarre insegnamento. E' stato invitato a prendere parte all'evento il Sig. Ministro Delrio, unitamente ai rappresentanti delle categorie dei Servizi Tecnico Nautici (Fedepiloti, UPI, Angopi, Assorimorchiatori, Federimorchiatori), i rappresentanti dell'utenza (Assoporti, Confitarma, Federagenti, Fedarlinea), il Comandante Generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, Amm. Ispettore Vincenzo Melone, ed il direttore generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dr. Enrico Pujia. Parteciperà anche il presidente della Federazione francese e vice presidente dell'EMPA, Com.te Jean Philippe Casanova.

1° Forum Nazionale sulla Sicurezza dei Porti.

La Gazzetta Marittima

Servizi tecnico-marittimi nei porti e sicurezza produttiva dei traffici

L'evoluzione delle problematiche del "sistema mare" e la ricerca di principi di collaborazione e sinergia nel cluster – La proposta di un osservatorio portuale dedicato



Nella foto: (da sinistra) Danilo Fabricatore Irace e Vincenzo Melone.

CATANIA – Il tema già di per sé è originale e insieme significativo: "la sicurezza produttiva: fattore essenziale di crescita dei traffici marittimi". Se ne discute nel primo Forum nazionale sulla sicurezza nei porti, che si tiene domani, giovedì 25 all'hotel Mercur Excelsior di Catania, per iniziativa congiunta del Comando generale delle Capitanerie e della federazione italiana Piloti dei Porti. Nelle intenzioni di chi l'ha voluto, il Forum deve diventare annuale, viste le problematiche in continua evoluzione che riguardano i porti e la sicurezza produttiva. Riportiamo qui a fianco il saluto e l'illustrazione delle tematiche del Forum da parte del comandante generale delle Capitanerie-Guardia Costiera ammiraglio ispettore Vincenzo Melone e dal presidente nazionale dei piloti capitano Danilo Fabricatore Irace. Il convegno si svilupperà per tutta la giornata, moderatore il direttore di Ship2Shore Angelo Scorza. Il panel degli interventi è molto ricco. Dopo i saluti istituzionali, che si aprono alle 9,30, il primo intervento sarà quello del capitano Fiorenzo "Cino" Milani, direttore della federazione piloti, seguito da quello dell'ammiraglio Vincenzo Melone, comandante delle Capitanerie-Guardia Costiera. Seguiranno le relazioni del dottor Enrico Pujia, direttore infrastrutture portuali e trasporto marittimo del MIT e del presidente della federazione francese dei piloti comandante Jean Philippe Casanova. Si aprirà quindi un dibattito sulle tante tematiche relative alla sicurezza e al pilotaggio. Il panel del pomeriggio sarà aperto dall'intervento del contrammiraglio (Cp) Piero Pellizzari sulla piattaforma VTMS, che si svilupperà poi in un dibattito molto specialistico sui servizi tecnico-nautici quali fattori di garanzia e supporto alla produttività. Nelle conclusioni del Forum saranno portate le proposte che già l'ammiraglio ispettore Vincenzo Melone accenna nella sua intervista su questo stesso giornale.

Catania :: A Catania il Forum Nazionale dal tema "La Sicurezza Produttiva: fattore essenziale di crescita dei traffici marittimi".

CATANIA :: 23/02/2016 :: Il 25 febbraio, si terrà a Catania il 1° Forum Nazionale sulla sicurezza nei porti che avrà come tema: "La Sicurezza Produttiva: fattore essenziale di crescita dei traffici marittimi". Il Forum, promosso dalla Federazione Italiana dei Piloti dei Porti, sotto il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è organizzato in collaborazione con la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera. L'obiettivo del forum è porre le basi per un momento di analisi, tra gli attori pubblici e privati, del comparto marittimo. In primo piano, una visione non "burocratica" della sicurezza come presupposto di sviluppo e promozione dei traffici marittimi. Sul tavolo del dibattito, i tratti di efficienza del sistema, le criticità ed un'analisi di come il settore possa efficacemente affrontare problematiche di comune interesse, riguardanti i servizi tecnico nautici e l'intero cluster marittimo, ponendole all'attenzione delle competenti articolazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Direzione generale e Comando Generale delle Capitanerie) per individuare misure di snellimento e soluzioni da attuare in tempi rapidi. Il forum si articolerà in due sezioni, attraverso tavole rotonde moderate dal direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza. La prima, con inizio alle 9.30 - "attualità e prospettive future dei servizi tecnico nautici, nel quadro di un sistema integrato di sicurezza dei porti" - affronterà temi di attualità e di carattere generale, evidenziando la collaborazione operativa tra gli attori della sicurezza dei porti, sullo sfondo dell'organico intervento di riforma dell'ordinamento portuale promosso dal Ministro Delrio e recentemente varato dal Consiglio dei Ministri. La tavola rotonda abbraccerà anche gli aspetti legati alla disciplina della responsabilità del pilota, la ricerca di nuove procedure per la semplificazione degli adempimenti legati alla sicurezza, gli esempi virtuosi della disciplina del pilotaggio a Genova e Ravenna, la standardizzazione di best practices (quali il team per la gestione delle emergenze, valorizzando le esperienze maturate, a fine 2014, con l'invio di un pilota a bordo di una nave in difficoltà con gli elicotteri della Guardia Costiera). La seconda parte, prevista nel primo pomeriggio - "I servizi tecnico

- segue

nautici quali fattori di garanzia e supporto alla produttività" - tratterà argomenti che proiettano le prestazioni dei servizi tecnico nautici verso un ruolo di rilancio dell' economia marittima e della crescita. A tal fine, la previsione di un "premio sulla sicurezza" - sotto il patrocinio del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti e l' istituzione di un osservatorio nazionale in grado di monitorare l' andamento della disciplina dei STN, di individuare le procedure per la semplificazione e di analizzare i punti critici e i casi di particolare rilievo da cui trarre insegnamento. E' stato invitato a prendere parte all' evento il Sig. Ministro Delrio, unitamente ai rappresentanti delle categorie dei Servizi Tecnico Nautici (Fedepiloti, UPI, Angopi, Assorimorchiatori, Federimorchiatori), i rappresentanti dell' utenza (Assoporti, Confitarma, Federagenti, Fedarlinea), il Comandante Generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, Amm. Ispettore Vincenzo Melone, ed il direttore generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d' acqua interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dr. Enrico Pujia. Parteciperà anche il presidente della Federazione francese e vice presidente dell' EMPA, Com.te Jean Philippe Casanova.

Porti, 1° Forum sulla sicurezza e sul rilancio del comparto

Si terrà domani il 1° Forum nazionale sulla sicurezza nei porti che avrà come tema: «La sicurezza produttiva: fattore essenziale di crescita dei traffici marittimi». Il forum, promosso dalla Federazione Italiana dei Piloti dei Porti, sotto il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è organizzato in collaborazione con la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera.

L'obiettivo del forum è porre le basi per un'analisi, tra gli attori pubblici e privati, del comparto marittimo. Il forum si articolerà in due sezioni, attraverso tavole rotonde moderate dal direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza.

La prima, con inizio alle 9,30 su «Attualità e prospettive future dei servizi tecnico nautici, nel quadro di un sistema integrato di sicurezza dei porti», affronterà temi di attualità e di carattere generale, evidenziando la collaborazione operativa tra gli attori della sicurezza dei porti, sullo sfondo dell'organico intervento di riforma dell'ordinamento portuale

promosso dal Ministro Delrio e recentemente varato dal Consiglio dei Ministri. La seconda parte, nel primo pomeriggio, su «I servizi tecnico nautici quali fattori di garanzia e supporto alla produttività», tratterà le prestazioni dei servizi tecnico nautici in funzione del rilancio dell'economia marittima e della crescita. A tal fine, la previsione di un "premio sulla sicurezza" - sotto il patrocinio del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - e l'istituzione di un osservatorio nazionale in grado di monitorare l'andamento di questo settore. E' stato invitato il ministro Delrio, unitamente ai rappresentanti delle categorie dei Servizi Tecnico Nautici (Fedepiloti, UPI, Angopi, Assorimorchiatori, Federimorchiatori), i rappresentanti dell'utenza (Assoporti, Confitarma, Federagenti, Fedarlinea), il comandante generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, Amm. Ispettore Vincenzo Melone, e il direttore generale per la vigilanza sulle Autorità portuali del Ministero delle Infrastrutture, Enrico Pujia. Parteciperà anche il presidente della federazione francese e vice presidente dell'EMPA, comandante Jean Philippe Casanova.

La Gazzetta Marittima

Potenzialità e aspettative

Ammiraglio (Cp) Vincenzo Melone

Nel quadro delle competenze delle Capitanerie e più in generale dell'Autorità marittima, la safety nei porti è strettamente legata al controllo e alla collaborazione anche con i piloti. Nel convegno di Catania si parlerà anche di un'integrazione ulteriore tra Capitanerie e pilotaggio specie sulle emergenze. Può indicarci quali sono le vostre linee guida?

Il 1° forum sulla sicurezza nei porti nasce dalla proposta della Federazione italiana dei piloti dei porti, quale momento di confronto ed analisi fortemente voluto dal direttore Cino Milani e che ha trovato, sin da subito, l'adesione convinta dell'intero cluster marittimo. L'intento è quello di porre al centro di un dibattito aperto, tra tutti gli attori del mondo produttivo portuale, i temi più rilevanti, non solo per le categorie rappresentate ma per l'intera collettività e, direi, per il "sistema mare" nel suo complesso. Per questa ragione, è un evento cui attribuisco particolare rilievo e che ha ottenuto la piena condivisione e l'apprezzamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che vede il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera cooperare all'organizzazione, unitamente alla Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne. Il criterio che si intende seguire è quello di affrontare temi di comune interesse, rilevanti per la crescita delle attività portuali, valorizzando i principi di collaborazione e sinergia, ovvero un *modus operandi* che si vorrebbe porre al centro di ogni scenario complesso, il solo che, credo, possa assicurare sempre un adeguato potenziale di tutela per le attività, intrinsecamente "rischiose", che si svolgono nei porti, assicurandone l'ordinato e sicuro svolgimento.

I servizi tecnico-nautici sui porti sono oggetto da tempo di proposte di revisione, aggiornamento e modifica delle normative da parte della commissione Ue. Quali possono essere i suggerimenti da parte del Corpo delle Capitanerie, in stretta sintesi, su questi temi?

L'occasione potrà dare la possibilità di orientare verso comuni finalità, integrandole, nel rispetto dei ruoli di ciascun attore, risorse umane, dotazioni strumentali e procedure, attraverso la valorizzazione delle molte "best practices", individuando modelli di interazione operativa non solo per uniformità di azione nel contesto di scenari emergenziali ma anche quali forme di semplificazione ed uniformità nell'esercizio ordinario delle attività portuali, che ne trarrebbero giovamento in termini di snellimento, affidabilità e celerità.

Un'iniziativa inedita, fortemente innovativa, anche perché riunisce, per la prima volta, i rappresentanti dei servizi tecnico nautici, gli utenti e gli operatori commerciali che ruotano intorno al porto ed al trasporto via mare ed i comandanti dei porti italiani. Un evento ricchissimo di potenzialità e di aspettative per l'intero settore marittimo portuale.

Gli obiettivi che confido potranno essere conseguiti sono legati alla creazione di un contesto di forte coesione tra gli attori pubblici e privati. Nel concreto, mi auguro verrà accolta la proposta di dar vita ad un "osservatorio permanente sulla sicurezza nei porti" che possa valorizzare, tramite un confronto aperto e continuo, modelli procedurali virtuosi, per creare ed aggiornare forme concrete di cooperazione, in grado di migliorare sempre più l'efficienza di assetti fondamentali per la crescita e lo sviluppo della portualità, in una cornice di legalità e sicurezza.

La Gazzetta Marittima

Il perché del Forum

Danilo Fabricatore Itrace

Presidente perché questo primo forum Nazionale sulla Sicurezza nei Porti?
Perché credo che il ruolo svolto dai Servizi Tecnico Nautici nei nostri porti oggi sia fondamentale a fronte di un gigantismo navale sempre più spinto. Senza usare mezzi termini, se oggi non ci fossero Autorità Marittima e Servizi Tecnico Nautici a colmare in parte quel divario che c'è fra le infrastrutture create negli ultimi quaranta anni e le nuove costruzioni navali, circa il 40% dei traffici non arriverebbero nei nostri porti.

Parole non mie, ma dell'ammiraglio ispettore Felicio Angrisano, allora comandante del corpo delle Capitanerie nell'ultima assemblea di Assoporti. E nonostante questo, per il P&I di Londra l'Italia è al primo posto nel minor numero di incidenti portuali rispetto al numero di manovre fatte. Questo qualche cosa vorrà dire...

Ma se questi sono dati di fatto, che necessità c'era di un forum?

Per troppi anni i piloti in particolare hanno creduto che mantenere un profilo basso potesse essere positivo per la loro professione. Io e Cino Milani che da un anno ricopriamo le cariche di presidente e direttore della Federazione Italiana Piloti, abbiamo pensato invece che valesse la pena mettersi a nudo, consapevoli della bontà del lavoro di chi rappresentiamo, ma anche aperti alle richieste dell'utenza. Cercando con il dialogo di poter fornire un servizio migliore, sempre che le richieste siano reali e non pretestuose.

Perché alcune richieste sarebbero anche pretestuose?

Diciamo che il servizio di pilotaggio, nella riforma portuale del ministro Lupi, non era stato presentato come un punto di forza ma – se non ricordo male – come un punto di debolezza del sistema portuale nazionale; convincendo molti operatori che il nostro è uno dei più cari d'Europa e che nei porti nazionali si possa applicare il PEC (Pilot Exemption Certificate) indicando soluzioni provenienti dall'Europa come migliori di quelle che oggi adottiamo in Italia. Tutte affermazioni prive poi di documenti che ne attestassero la veridicità o validità. In realtà il servizio di pilotaggio in Italia è economicamente uno dei più convenienti in Europa. Il porto di Trieste, tanto per fare un esempio, è molto più economico di Capodistria, oppure il Servizio VHF, che in Europa si chiamerebbe Shore Base Pilotage, non solo è più economico del PEC, ma è anche più facile da applicare, con un forte risparmio per l'utenza. Tanto per fare un esempio, i traghetti della Corsica Ferries e Moby Lines che da Livorno partono con un servizio di Pilotaggio VHF, a Bastia – quindi Francia dove il PEC è in vigore – prendono regolarmente il pilota in arrivo e partenza. Secondo lei dunque, per l'utenza cos'è più conveniente.

Ciò che affermate, siete in grado di dimostrarlo?

Alla conferenza di Catania sarà presente il segretario dei piloti francesi, Christophe Reux pilota di Dunkerque, proprio per confermare quanto diciamo. Uno dei motivi di questa conferenza è proprio l'idea di confrontarsi perché il Cluster Marittimo faccia squadra per il bene dei nostri porti. E le tariffe di Trieste e quelle di Capodistria sono pubbliche.

Insomma presidente, secondo Lei di cosa ha bisogno il pilotaggio in Italia?

Questo primo forum nasce per iniziare a dibattere su problematiche correnti, esigenze future, valorizzazione delle best practices per armonizzare procedure e tecniche operative. Oggi, più di ogni altra cosa, nell'immediato abbiamo bisogno di avere un limite di responsabilità; per il futuro stiamo lavorando insieme al Comando Generale ad un Team per la gestione delle emergenze particolari, con delle linee guida per il pilotaggio VHF, per l'istituzione di un osservatorio permanente dei Servizi Tecnico Nautici, per la creazione di una carta sulla sicurezza e per un premio per la sicurezza. Tutti progetti che speriamo di portare a buon fine entro il forum del prossimo anno.