

MONDO trasporti

DOMENICA 25 OTTOBRE 2015

ISOLA DI PARADOSSI

SOGNI, FANGO E VOGLIA DI FUTURO

NINO ARENA

Per un decennio e più, quando neppure l'anello autostradale era completo, la Sicilia ha sognato aeroporti: ad Agrigento, Torrenova, nella piana del Dittaino, Gela. Sogni dettati dagli interessi di pochi, dalle ambizioni di molti, dal conformismo predatorio che caratterizza la storia della nostra bellissima Isola. Ma arriva sempre il momento di mettere i piedi per terra e oggi si sogna sì, ma più modestamente. A occhi chiusi o aperti, infatti, speriamo in reti autostradali, stradali e ferroviarie che si avvicinino all'idea di normalità prevalente nel mondo occidentale; si sognano navi e porti efficienti che restituiscano una dimensione internazionale a rotte e approdi di millenaria vitalità tra Capo Peloro, Capo Passero e Capo Lilibeo. Il risveglio, dicevamo, ha messo i siciliani con i piedi per terra e li ha finalmente costretti a scoprire che la terra è diventata fango e sprofonda verso scenari che la classe dirigente - a cui normalmente si delega la costruzione del futuro - non ha mai preso in considerazione. Politici che hanno ignorato il loro dovere di amministrare la cosa pubblica, hanno impiegato tempo e forze per dirottare le risorse verso le catene clientelari. Senza nemmeno preoccuparsi (come, se non altro, avvenuto in altri contesti territoriali) di impegnare in progetti produttivi le ricche doti ricevute da Roma e Bruxelles.

Stendiamo, per ora, un velo di pietà e pena sulle autostradali e passiamo oltre, ai piccoli e dimenticati centri interni. Le comunità del Vallone nisseno-agrigentino a ogni pioggia corrono il rischio di restare isolate. La fragilità del territorio è tale da rendere possibile che dopo una notte di pioggia si esca di casa per andare al lavoro e non ci sia modo di arrivarci. La quotidianità cambia pelle: frane e smottamenti non sono eccezioni ma regola ferrea. E la situazione non è diversa in entrambi i versanti del Nebrodi, nelle Madonie, alle pendici dell'Etna o sui contrafforti dei Peloritani, degli Iblei e degli Erei. L'alta velocità? Intere aree vengono sempre più spinte ai margini dalle ferite del territorio e il mezzo di trasporto più affidabile diventa... il trattore.

Sprofondare e lasciarsi inghiottire dalle sabbie mobili, però, sarebbe uno spreco di tempo e smettere di sognare di intelligenza. Né l'uno né l'altro sono congeniali alle corde, la razionale e la pazzia, che Sciascia attribuiva ai conterranei. E come il suo Candido anche noi, nelle pagine che seguono, facciamo il nostro sogno siciliano e nel futuro immediato vediamo il consolidamento del territorio a partire da autostrade e strade, linee ferrate, strutture portuali, aeroportuali e di accoglienza e scambio. Servono per trasformare in ricchezza diffusa e condivisa i due gioielli della nostra economia, agricoltura e turismo. Sogniamo a partire da ciò che abbiamo per costruire un futuro dignitoso per tutti e sarà difficile fermarci. Nella consapevolezza che non bastano agricoltura e turismo a dare pane a tutti i siciliani. E che il virtuale e il virtuoso che possiamo e dobbiamo permetterci deve comunque sostenere ed essere sostenuto da una rete produttiva seria, che non sia fatta di solo cemento.



Mobilità tra speranze e ferite ma c'è luce in fondo al tunnel

All'interno

AUTORITÀ PORTUALE
Arriva la sforbiciata della riforma Delrio

Nel distretto di Catania anche Siracusa Augusta e Pozzallo, Messina nel limbo e Palermo con Trapani e Termini Imerese

PAOLO F. MINISSALE PAGINA 48

ISOLE MINORI
Residenti tra tagli e mille incertezze

Da Lampedusa alle Eolie gli arcipelaghi si allontanano sempre più dall'Isola-Madre

E. DESIDERIO, A. SERIO PAGINA 50

RADDOPPIO 640
Così Santa Barbara ha bucato la montagna

L'enorme trivella giunta da Ravenna impegnata nei lavori nisseni ha finito la prima canna della galleria

GIUSEPPE SCIBETTA PAGINA 54

I PROGETTI
Ecco il libro dei sogni delle autostrade isolate

Dalla Siracusa-Gela alla Gela-Trapani fino all'asse Nord-Sud e alla superstrada Catania-Ragusa

SERVIZIO PAGINA 56

FERROVIE
Da Palermo a Catania in treno in due ore

L'Alta Velocità leggera potrebbe essere la svolta per il collegamento tra le due aeree metropolitane

SERVIZIO PAGINA 58

INTERMODALITÀ
Gli interporti siciliani che muovono le merci

Infrastrutture necessarie per garantire una circolazione più veloce e la crescita economica del territorio

SERVIZIO PAGINA 58

AEROPORTI
Gli scali isolani in «crisi» di crescita

Fontanarossa attende Riggio e si prepara ad aprire il «Morandi» Palermo e Trapani in chiaroscuro

T. ZERMO, M. D'ANNA PAGINE 59-60

LA MISSIONE
La Stella Maris brilla per marinai e migranti

Un sacerdote e i «suoi» volontari che nel porto di Augusta offrono assistenza morale e materiale

PAOLO MANGIAFICO PAGINA 61



Porto di Catania
Nella darsena c'è il domani

Infrastrutturazione completa ora più efficienza e sicurezza

PIERANGELA CANNONE 49



A 18 Ct-Me
Dopo la frana serve la galleria

I tecnici del Genio civile e il sopralluogo a Letojanni

SERVIZIO 52



Ponte
Renzi lo vuole
Ora si sogna

Gli imprenditori in pressing «Si fa senza soldi pubblici»

TONY ZERMO 53

S.A.I.S.
IL TUO PONTE SULLO STRETTO

"Piacere di viaggiare . . ."

Numero Verde **800 21 10 20**

CHIAMATE DA CELLULARE **199 24 41 41**

Acquista on-line su www.saisautolinee.it

COLLEGAMENTI GIORNALIERI PER

ROMA DA

Marsala, Mazara del Vallo, Castelvetrano, Menfi, Sciacca, Porto Empedocle, Palma Montechiaro, Licata, Gela, Caltagirone, Agrigento, Canicattì, Caltanissetta, Enna, Trapani, Alcamo, Palermo, Cefalù, S. Agata Militello, Milazzo, Ragusa, Modica, Ispica, Rosolini, Noto, Avola Siracusa, Catania, Messina



[VIE D'ACQUA]

Una sforbiciata alle Autorità Portuali

Messina nel limbo, Augusta, Siracusa e Pozzallo nel distretto di Catania, Termini Imerese e Trapani con Palermo

PAOLO F. MINISSALE

Le forze locali e i rappresentanti istituzionali dei territori premono per evitare accorpamenti che giudicano penalizzanti. Ma non sono più tempi di spesa pubblica in deficit irrisolvibile e così la riforma della portualità in fase di attuazione inevitabilmente finisce per rispondere anche a esigenze di contenimento della spesa pubblica. In questo quadro globale non è scontato che tutte le spinte regionali - e più ancora provinciali - trovino ascolto. L'esigenza è quella di ridare competitività al sistema dei porti e un respiro più ampio all'economia italiana, in particolare al Sud, obiettivi dichiarati dello stesso ministro dei Trasporti Graziano Delrio che hanno trovato nella pubblicazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica la loro, per così dire, laica consacrazione.

Il progetto complessivo di rilancio si sviluppa su una decina di punti, alcuni cavalli di battaglia del Governo Renzi in più campi, tra i quali figurano la semplificazione amministrativa, l'efficienza e velocizzazione dei controlli e delle procedure di sdoganamento, la promozione dell'intermodalità e dei «collegamenti di ultimo miglio» e, naturalmente, l'attrazione di nuovi investimenti per la modernizzazione delle infrastrutture, soprattutto di quelle meridionali e isolate.

Per ottenere tutto questo Delrio ritiene che sia necessario un più efficace coordinamento centrale che sappia tenere nella giusta considerazione anche l'impatto ambientale delle singole e l'innovazione.

«Il decreto attuativo sulla governance è in dirittura d'arrivo - ha riferito il ministro.

«La riforma della governance - ed è un elemento centrale, tutti i porti sono importanti per il Sistema mare e il sistema Paese ma è fondamentale che si converga verso una strategia comune. È un cambiamento di mentalità e una prova di maturità per un Paese che vuole crescere, perché significa sostanzialmente: programmare, decidere fare se imbocchiamo questo cammino è perché crediamo

nel nostro sistema mare».

La progressiva perdita di centralità dell'Italia nel Mediterraneo è un paradosso al quale il piano vuole porre rimedio e assegna alla Sicilia un ruolo importante nella rincorsa di un posto al sole nei traffici del Mare di Mezzo. Al momento, infatti, il nostro Paese si trova al 55esimo posto per qualità delle infrastrutture portuali mentre i nostri porti, nel decennio compreso tra il 2005 e il 2014, hanno perso il 6% nel traffico delle merci e il 7% del traffico passeggeri. È il momento di fare un'inversione di rotta, anche in considerazione del fatto che il settore portuale e la logistica marittima in Italia danno lavoro a un milione di persone e dalle navi passa la metà dell'export italiano, mentre la logistica partecipa alla creazione di ricchezza nazionale per il 14% infine dai porti viene il 2,6% del prodotto interno lordo. Il piano della portualità è in viaggio all'interno delle commissioni parlamentari che dovranno

Il progetto del ministero dei Trasporti mette a sistema 700 milioni provenienti dall'Unione Europea e 85 del Governo per invertire la rotta della nave Italia che al momento si trova al 55° posto per qualità delle infrastrutture portuali e i nostri porti hanno perso il 6% di traffico merci e il 7% dei passeggeri dal 2005 al 2014

esprimere il loro qualificato parere soprattutto sulla scelta di riportare nelle stanze del ministero dei Trasporti il coordinamento degli investimenti delle singole autorità portuali perché rispondano a un'ottica nazionale.

A livello locale è prevista quella sforbiciata che preoccupa tanti politici e amministratori: i membri dei Comitati di gestione delle Autorità portuali, infatti, dagli attuali 336 diventeranno 70 nei nuovi Comitati di gestione, da 113 provvedimenti amministrativi in porto e 23 soggetti pubblici responsabili dei controlli si passerà a uno Sportello unico in capo all'Agenzia delle Dogane, mentre i procedimenti amministrativi saranno in capo a un unico Sportello amministrativo e le 24 Autorità portuali saranno ridotte a un massimo di 14 e trasformate in Autorità di sistemi portuali, nella logica di un sistema integrato che sappia diversificare tra le varie esigenze territoriali.

È questo il punto critico, il passaggio che va incontro all'opposizione delle tante voci che rivendicano autonomia da vari angoli della penisola isole comprese.

È il caso della Sicilia e della Calabria poiché «nello schema allegato al Piano viene definito "Sistema autorità portuale Calabria e dello Stretto" rischia di creare un pasticcio istituzionale - denuncia il Pd calabrese - e di paralizzare fino a vanificarle potenzialità straordinarie della portualità calabrese (spegnendo sul nascere le giuste ambizioni di Crotona e Corigliano) e di umiliare le potenzialità, fin qui realizzate solo in piccola parte, del porto di Gioia Tauro». Il sistema portuale di Messina, attualmente integrato con quello di Milazzo rischierebbe di essere schiacciato dalla mole di quello gioiese e divenire del tutto secondario e comunque potrebbe essere accorpato a Catania o Augusta, mentre il resto dell'Isola sarà sotto il controllo di una delle otto Autorità di Sistema Portuale e dovrebbe essere suddiviso in due distretti, quello che fa capo a Catania (con l'accorpamento di Augusta, Siracusa e Pozzallo) e quello di Palermo (con termini Imerese e Trapani).

Il ministro del Rio, però, ha precisato che «il Go-

verno non ha ancora definito la sua ipotesi relativa alle Autorità Portuali». Secondo il modello ipotizzato dal ministero, dovranno essere otto le Autorità di Sistema Portuale (AdSP): Nord Tirrenica: Genova, La Spezia, Savona e Marina di Carrara; Nord Adriatica: Venezia, Trieste, Ravenna e Ancona; Tirrenica Centrale: Livorno, Piombino e Civitavecchia; Sarda: Cagliari-Sarroch e Olbia-Golfo Aranci; Campania: Napoli e Salerno; Puglia: Bari, Brindisi, Taranto e Manfredonia; Calabria e dello Stretto: Gioia Tauro e Messina; Siciliana: Palermo, Catania ed Augusta.

«In tali soggetti - è l'ipotesi di riorganizzazione contenuta nel piano - potranno essere concentrate tutte le principali funzioni di promozione, pianificazione, gestione e controllo oggi attribuite alle Autorità Portuali. Il presidente sarà nominato direttamente dal ministro, di concerto con il presidente della/delle Regione/i interessate, mentre il relativo Comitato di Gestione sarà composto, oltre che dal presidente, da ulteriori membri nominati uno ciascuno dalle Regioni interessate e, ove presenti, dalle Città Metropolitane ed in ogni caso non potrà essere composto da più di cinque membri, con l'eccezione dell'Autorità Nord Adriatica. I direttori delle Direzioni Portuali parteciperanno al Comitato, ma senza diritto di voto. Si prevede, poi, la creazione in ciascuna Autorità di un Tavolo di Partenariato della Risorsa Mare, ed in ciascuna Direzione Portuale di un Comitato di Cluster Marittimo con funzioni consultive di partenariato economico-sociale, in cui siano presenti i rappresentanti delle categorie di settore interessate e delle associazioni datoriali».

Questi gli aspetti puramente organizzativi, ma il piano prevede anche risorse per 700 milioni provenienti dall'Unione Europea, 85 milioni stanziati dal Governo per investimenti nei porti e 600 milioni l'anno stanziati dal Governo per il trasporto via nave.

A reclamare un ruolo sulla definizione del testo sono anche i sindacati, con la Filt Cgil che ha chiesto nuovamente un incontro al Governo e di essere ascoltata in sede parlamentare.



NEL TRAFFICO MERCI L'ITALIA È IL SECONDO PAESE UE, IL PRIMO DEL MEDITERRANEO NELLO "SHORTSEA"

La Sicilia e la Campania condividono il primato nel trasporto dei passeggeri

Nel trasporto merci, l'Italia è il secondo paese dell'Unione Europea e il primo nel Mediterraneo nei traffici shortsea shipping. Con la Grecia, ha il primo mercato d'Europa per passeggeri movimentati. È quanto emerge dagli studi curati dalla Commissione Navigazione e corto raggio di Confitarma, presentati venerdì all'assemblea di Confitarma.

«Attraverso questi studi - spiega Roberto Martinoli, presidente della commissione - abbiamo voluto far emergere il peso e l'importanza di un settore, quello che potremmo definire lo "short sea nazionale", che impiega circa 20mila addetti diretti, genera un giro d'affari di quasi 5 miliardi di euro e ha un costo diretto e indiretto inferiore rispetto al trasporto stradale e ferroviario».

Le Autostrade del mare e gli altri servizi marittimi muovono ogni anno in Italia circa 40 milioni di passeggeri e offrono ogni giorno una stiva di oltre 120.000 metri lineari, equivalenti a 800 Km di strade galleggianti che si ag-

giungono ai 6.700 km della rete autostradale italiana. Numeri, questi, che pongono l'Italia al secondo posto tra i Paesi dell'Unione Europea per tonnellate di merci movimentate dai porti nazionali e al primo per numero di passeggeri trasportati.

«Un'industria complessa, variegata ed importante ma, paradossalmente - ha

concluso Martinoli - poco conosciuta ed analizzata proprio nel Paese il cui territorio, con le sue navi e i suoi uomini, contribuisce fortemente a collegare, unire e far crescere ogni giorno». Oliviero Baccelli dell'Università Bocconi ha illustrato lo studio sulla rilevanza socio-economica dei servizi di trasporto marittimo di corto raggio,

merci e passeggeri, in Italia. Dallo studio emerge innanzitutto che, nonostante la crisi economica degli ultimi anni che ha portato ad una disoccupazione nazionale pari al 13% all'inizio del 2014, il trend dell'occupazione marittima è del tutto anticiclico: infatti, a bordo delle navi prese in esame dallo studio, che in gran parte risultano iscritte nel Registro Internazionale, il numero degli occupati è aumentato negli ultimi tre anni del 4,7%.

Sono circa 20mila gli addetti a bordo e a terra del comparto analizzato, oltre 8.000 dei quali occupati a bordo delle 156 navi ro-ro merci e miste e poco più di 2.000 sui 93 mezzi veloci, ai quali vanno aggiunti gli oltre 4.500 marittimi degli altri comparti analizzati (cisterniere, bunkeraggio, off-shore, rimorchio portuale).

Il moltiplicatore dell'occupazione, diretta e indiretta, per ogni unità di occupazione aggiuntiva, è pari a 2,02. Un'industria, quella dello "short sea nazionale", che produce un giro d'affa-



TRAFFICO SOSTENUTO TRA LE DUE SPONDE DELLO STRETTO

ri diretto di quasi 5 miliardi di euro, il cui incremento di ogni unità aggiuntiva produce un effetto moltiplicatore di 2,53 incluso l'indotto.

Un settore che in molte realtà (ad esempio le isole minori con 20 milioni di passeggeri trasportati all'anno) rappresenta un elemento ineludibile della quotidianità sociale. Alcuni dati sono

indicativi in tal senso: due regioni, Campania e Sicilia, movimentano la metà dei passeggeri in navigazione nazionale e cinque regioni, le prime due insieme a Toscana, Sardegna e Calabria, l'86%. Insomma, una capillare offerta di servizi marittimi capace di muovere 40 milioni di passeggeri via mare in Italia.

Palermo il Porto e la Città.



www.portpalermo.it
promotion@portpalermo.it

[VIE D'ACQUA]



PIERANGELA CANNONE

Quello di Catania è un porto polifunzionale dalle grandi potenzialità.

Il ruolo strategico svolto dal sistema logistico della città di Catania e del suo Porto, che costituisce il bacino di raccolta e distribuzione siciliano dei traffici diretti da e verso il Mediterraneo, sviluppa una grande potenzialità sia per le tradizionali attività produttive sia per una nuova e indispensabile crescita turistica.

In questo contesto, l'ultimazione della Darsena polifunzionale ha costituito per lo scalo etneo un'infrastruttura di grande prospettiva intermodale, consentendo la delocalizzazione di gran parte del traffico cabotiero e containers in aree portuali di più ampia dimensione, dando l'opportunità di attivare il progressivo reinserimento del porto vecchio nella morfologia dei quartieri della città, proponendo una nuova visione turistica del sistema porto - città.

Stiamo parlando di 1100 metri di banchine lineari, per una struttura che non tocca il tessuto urbano perché posizionata accanto all'Asse dei Servizi, ma che ha permesso lo sviluppo sia di un traffico commerciale essenziale per qualsiasi porto sia di tutte le attività commerciali inerenti al mare. Per il progetto, inoltre, è stato

realizzato il primo vero intervento di riqualificazione della foce del torrente Acquicella, prendendo spunto dalla prescrizione contenuta nel decreto di compatibilità ambientale rilasciato dal ministero dell'Ambiente.

L'apertura della nuova Darsena ha realizzato un servizio fondamentale anche per il collegamento con le città del Nord, creando a Catania un punto di snodo fondamentale. Sono oltre 40 milioni, infatti, le tonnellate di merce movimentate nei porti che vanno da Catania a Pozzallo, cioè oltre il 63%

«Abbiamo ultimato - ricorda il commissario dell'Autorità Portuale, Cosimo Indaco - la prima fase del processo di grande infrastrutturazione, adesso avvieremo la seconda»

del totale di quanto movimentato sull'Isola. Numeri, questi, che ancor di più pongono Catania al centro del nuovo sistema portuale isolano. Non solo. La struttura ha permesso il potenziamento delle attività ricettive del Porto etneo, che diviene maggiormente appetibile agli investitori e uno strumento importante per gli imprenditori dell'Isola. Traghetti, attività turistica e crocieristica, navi commerciali e da diporto: ogni attività ha una banchina in riva al mare con strutture dedicate.

La delocalizzazione della maggior parte del traffico commerciale all'interno dell'area portuale fra la radice del molo Crispi e la nuova Darsena, ha permesso il recupero di oltre il 50% delle aree di competenza dell'Autorità Portuale con la creazione di un waterfront a servizio del traffico crocieristico, del diporto, della pesca e delle iniziative a sostegno dello sviluppo socio-economico della città.

Tutto è stato realizzato in maniera rigorosamente antisismica per un'opera di rilevanza strategica anche ai fini di protezione civile. L'impianto antincendio ha a disposizione 43 idranti a battente sottosuolo, alimentati da un gruppo pompaggio funzionante con acqua di mare collocato alla radice del molo del sottosuolo. L'illu-

Darsena polifunzionale una nuova prospettiva per il porto di Catania

1.100 metri di banchine lineari accanto all'Asse dei Servizi



Il commissario Indaco ha inviato alla Presidenza del Consiglio e al ministero dei Trasporti un dossier che punta al miglioramento della sicurezza delle infrastrutture e dell'operatività portuale e al potenziamento delle connessioni stradali e della mobilità di merci e passeggeri fra il porto, l'interporto e l'aeroporto

minazione delle banchine e dei piazzali è garantita da 12 torri faro a corona mobile da 15 metri a 30. Per migliorare la sicurezza degli ormeggi, infine, sono state realizzate banchine antiriflettenti, tiranti e sistema di ancoraggio progettato in collaborazione con il dipartimento di Idraulica dell'università di Ingegneria di Catania.

«Con l'ultimazione della Darsena Commerciale destinata al traffico Ro-Ro e containers - dice il Commissario dell'Autorità Portuale, Cosimo Indaco - il Porto di Catania ha ultimato la prima fase del processo di grande infrastrutturazione dello scalo e si appresta ad avviare la seconda fase destinata al miglioramento, razionalizzazione e potenziamento delle strutture e delle aree esistenti. A tal uopo è stato predisposto e inviato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il 15

dicembre del 2014, un documento contenente l'elenco delle opere che questa Amministrazione ritiene strategiche per completare l'assetto dello scalo etneo sotto tre profili principali». «In primo luogo - prosegue - il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture e dell'operatività portuale, mediante il consolidamento delle banchine e dei piazzali portuali per garantire i massimi standard antisismici, il rifiorimento della mantellata del molo di sottoflutto per migliorare la risposta alle mareggiate e a eventi calamitosi in genere, la creazione di strutture strategiche ai fini di Protezione Civile; in secondo luogo il potenziamento delle connessioni stradali e della mobilità di merci e passeggeri fra il porto, l'interporto e l'Aeroporto di Catania che sorgono a pochi chilometri di distanza; infine, la concretizzazione del processo di integrazione fra

porto e città, realizzazione di percorsi e interconnessioni fra l'area portuale e il tessuto urbano, razionalizzazione degli spazi, riconversione delle strutture portuali a nuove funzioni urbane, con l'obiettivo di rilanciare una rivisitata funzione strategica per le aree di waterfront che, puntando sulla vocazione turistica della Città di Catania, si propongono come volano dello sviluppo socio economico dell'intera area metropolitana etnea».



L'AMMIRAGLIO

«Mediterraneo sempre più strategico»

Il Mediterraneo è diventato un mare sempre più strategico». Il capo di Stato maggiore della Marina Militare, l'ammiraglio Giuseppe De Giorgi, ha concluso così il suo intervento, giovedì scorso, ai lavori mattutini del decimo Simposio delle Marine del Mediterraneo e del Mar Nero, che si è tenuto all'Arsenale di Venezia.

«Dobbiamo tener conto della nuova importante presenza russa nel Mediterraneo - ha spiegato - e di una situazione in cui si sovrappongono, nello spazio e nel tempo, le operazioni militari più diverse: da quelle di tipo umanitario, a quelle di tipo prettamente militare, come la difesa delle infrastrutture petrolifere o la cattura di scafisti. Per questo - ha proseguito De Giorgi - è importante modificare gli addestramenti per gestire situazioni che contengono due estremi di operazioni marittime, così come dobbiamo modificare il tipo di navi da costruire. Le sfide, nel Mediterraneo, si complicano, anche perché, per di qui, passano il venti per cento dei traffici mercantili e soprattutto petroliferi».

A supporto della considerazione che il Mediterraneo è ormai un bacino di importanza globale, De Giorgi ha ricordato che il 19% del traffico marittimo mondiale, il 30% del petrolio e del gas passa in questo mare. «Le tendenze - ha aggiunto l'ammiraglio - mostrano che dal 2002 al 2015 il flusso di merci tra Suez e Gibilterra è aumentato del 120%, tuttavia la regione sta attraversando una fase di trasformazione politico-sociale con momenti di incertezza e instabilità. Molto - ha ricordato De Giorgi - è cambiato dall'ultimo Simposio, oggi siamo a confronto con il conflitto medio orientale parziale conseguenza delle primavere arabe, una continua espansione del fondamentalismo islamico con conflitti religiosi in crescita, la crisi libica che continua e le tensioni del Mar Nero, l'evoluzione del terrorismo, i cambiamenti climatici, la scarsità idrica, insieme a un grande flusso migratorio che sortisce un grande impatto sulla stabilità e sull'opinione pubblica. Più di 300mila persone disperate hanno attraversato il Mediterraneo negli ultimi due anni».

«Il numero dei sottomarini convenzionali sta aumentando la Russia sta rafforzando la propria flotta nel Mar Nero. Gruppi navali provenienti da aree esterne alla regione sono regolarmente dislocati nell'area del Mediterraneo allargato, questi sono i casi di Cina e India - ha continuato De Giorgi spiegando come - negli ultimi anni siamo stati impegnati in tutti i tipi di operazioni marittime alcune convenzionali come il caso della crisi libica nel 2011, e altre relative alla sicurezza marittima intrecciata con operazioni umanitarie, come l'operazione Mare Nostrum e Mare Sicuro».

«Qui - ha ricordato De Giorgi, capo di stato maggiore della Marina Militare - si sovrappongono, nello spazio e nel tempo, le operazioni più diverse: da quelle umanitarie a quelle militari»



AUTORITÀ PORTUALE DI CATANIA

CATANIA CITTÀ METROPOLITANA ED IL SUO PORTO AL CENTRO DEL SISTEMA DEL DISTRETTO SUD ORIENTALE DELLA SICILIA

Il ruolo strategico svolto dal sistema logistico della città di Catania e del suo Porto, che costituisce il bacino di raccolta e distribuzione siciliano dei traffici diretti da e verso il Mediterraneo, sviluppa una grande potenzialità sia per le tradizionali attività produttive, sia per una nuova e indispensabile crescita turistica.

In questo contesto, l'ultimazione della Darsena Polifunzionale ha costituito per lo scalo etneo un'infrastruttura di grande prospettiva intermodale, consentendo, la delocalizzazione di gran parte del traffico cabotiero e containers in aree portuali di più ampia dimensione, dando l'opportunità di attivare il progressivo reinserimento del porto vecchio nella morfologia dei quartieri della città, proponendo una nuova visione turistica del sistema porto/città.



Da Lampedusa a Ustica navi «superate» e abitanti in balia dell'incertezza

Pelagie ed Egadi dimenticate e sempre lontane dall'Isola-Madre

ELIO DESIDERIO

Trasporti via mare discussi e in certi momenti insufficienti per le isole minori siciliane.

Quando si parla di traghetti o aliscafi che collegano i diversi arcipelaghi siciliani il tempo sembra fermo a qualche decennio fa e più precisamente, agli anni settanta o addirittura un po' prima. Diversi sono i problemi che vedono sempre di più il settore dei trasporti marittimi indietro anni luce in confronto ai trasporti aerei ad esempio o a quelli ferroviari dove oggi è possibile fare prenotazioni online in qualsiasi momento. Da qualche tempo, anche con i traghetti della compagnia delle isole già Siremar, è possibile farlo salvo poi correre il rischio di trovare nel porto di partenza, una nave diversa e magari più piccola che non può quindi garantire i posti per tutti. Proprio questo è quello che abbastanza regolarmente accade sulla tratta Porto Empedocle Linosa Lampedusa dove a causa di un guasto inaspettato della motonave Sansovino, proprio all'inizio della scorsa stagione estiva è stata sostituita con la più piccola Paolo Veronese, una nave che ha egregiamente servito quella tratta per quasi un trentennio.

La Paolo Veronese è ancora idonea alla navigazione stando a quanto certificano gli uffici competenti e insieme alla Veronese anche le altre navi come la Pietro Novelli o la Antonello da Messina (ma ce ne sono altre della stessa epoca) sono idonee e guai a chi si lamenta e magari si indi-

IL MARE ALL'EXPO

All'Expo di Milano la difesa del mare e delle coste, le varie forme di inquinamento che affliggono i nostri mari, le specie di pesci. Fabio Galluzzo, socio Gac Isole di Sicilia e presidente di Marevivo Sicilia e Mariella Gattuso di Green Life hanno spiegato come, assieme a esperti di tutela del mare, sono stati portati avanti progetti di educazione ambientale e di pesca sostenibile nelle isole siciliane, promossi dal MareVivo Sicilia e Green Life. Oltre mille bambini delle isole di Sicilia sono stati coinvolti assieme ai pescatori in attività legate alla promozione del mare e del pescato, ma anche dell'attività dei pescatori.

gnà, davanti a navi che non sfigurerebbero in un bel museo delle navi italiane dell'immediato dopoguerra. Salire su queste navi e viaggiarci è veramente come tornare indietro nel tempo e sono sempre più in tanti a chiedersi come sia possibile che delle imbarcazioni così vecchie, possano ancora essere in circolazione. A nulla servono i comunicati al limite del grottesco che diramano dagli uffici della compagnia delle isole, davanti alle rimostranze dei sindaci e degli isolani dei diversi arcipelaghi e di Pantelleria. La compagnia delle isole, infatti, regolarmente dirama-

comunicati lodando le qualità delle sue navi ma è come parlare di una sposa novantenne che si cerca di fare passare per una ventenne; non c'è storia. Il problema che vale per tutti gli arcipelaghi e le isole siciliane è che la flotta che una volta era della Siremar, società in buona parte appartenente alla regione Sicilia, è stata privatizzata e a vincere la gara per l'acquisto della compagnia di navigazione con tutta la sua flotta e quando alla guida della regione c'era il presidente Raffaele Lombardo è stata, la compagnia delle isole spa. Molti sono stati i problemi che hanno caratterizzato la gara in questione così come molti sono i nodi che in piccola parte sono già venuti al pettine dal momento che per una mancanza cronica di fondi da parte della regione, che non è mai riuscita a rinnovare una flotta oramai vetusta e a garantire trasporti decenti. La colpa quindi, non è di nessuno se oggi si viaggia ancora con delle navi che a definirle tali, ci vuole un certo coraggio.

Non è colpa di nessuno ad esempio, se sulla nave che collega Porto Empedocle, Linosa e Lampedusa è possibile che si trasportino contemporaneamente rifiuti speciali e non, viveri, propellenti, passeggeri residenti, turisti e immigrati con tanto di scorta armata al seguito. La colpa, eventualmente, è di chi c'era prima, anni fa o chissà quando ad amministrare i Comuni di quelle isole o alla Regione o alla Siremar, quando questa società, era ancora regionale. Colpe a parte, che a questo punto è anche inutile starne a parlare il punto è che



L'attracco a Lampedusa (sopra) e il porto di Ustica (accanto) minacciati dai tagli annunciati dalla Regione

Al momento, la piattaforma su internet sembra sia pronta e in linea con le esigenze di oggi il problema sono le navi, che non solo non sono al passo con i tempi. Si è arrivati a potere acquistare un biglietto con uno smartphone di ultima generazione per poi viaggiare su una nave antesignana dove il tempo sembra si sia fermato.

Le popolazioni delle isole non chiedono navi di ultimissima generazione o chissà quali comodità; vorrebbero essere trattate con onore, lo stesso che si usa per coloro i quali sono più fortunati e vivono in posti dove la dignità, non viene calpestata giornalmente.

fra vecchie quanto vetuste navi che viaggiano al limite della decenza stando soprattutto a quanto hanno denunciato in molteplici riunioni regionali e tramite i media i sindaci delle isole minori siciliane e a quanto soprattutto è possibile vedere viaggiandoci.

Chi paga una mala gestione dei trasporti per le isole minori sono gli abitanti che da molto tempo, denunciano le defezioni, le difficoltà oggettive, la mancanza di un collegamento certo (condizioni meteo permet-

tendo) per potere così programmare ad esempio il turismo, questo sconosciuto; turisti che per raggiungere Lampedusa e soprattutto Pantelleria, sono costretti a ripiegare sui viaggi in aereo. Come affermava un longevo giornalista, la domanda nasce spontanea: fino a quando queste condizioni dovranno perdurare; quando sarà possibile sapere con certezza se le isole saranno collegate con navi e aliscafi e magari, tentare anche la carta fino ad ora sconosciuta, dell'acquisto online di biglietti low cost.

PRESTO IL REDDE RATIONEM DELLA LUNGA «VERTENZA» CHE OPPONE IL SINDACO DI LIPARI ALLA REGIONE

ALESSANDRA SERIO

La scure dei tagli mette a rischio i collegamenti con le Eolie e preoccupa il sindaco di Lipari, Marco Giorgianni, capofila di tutte le battaglie per la mobilità delle isole minori, portavoce cioè dei problemi non soltanto delle proprie realtà, ma anche delle Egadi, delle Pelagie e di Ustica.

A novembre la Regione varerà il bando per i servizi integrativi al collegamento, oggi affidati ad Ustica Lines. E si parla di un taglio di 15 milioni di euro.

«Abbiamo presentato una proposta di rimodulazione del servizio che non è stata accettata - spiega Giorgianni - perché non taglia i servizi. Eppure ci deve essere il modo di riorganizzare senza impoverire un territorio, privandolo dei servizi essenziali. E ancora: come faccio a rimodulare il servizio integrativo, che pure si potrebbe rivedere, per evitare corse doppie, ad esempio, se non so se ci saranno ancora, tra qualche mese, quelli essenziali?» si chiede il primo cittadino della maggiore isola dell'arcipelago eoliano.

Il nodo principale resta quello dei servizi essenziali, appunto, ancora affidati in proroga, fino al 31 dicembre, alla Siremar. E del quale non si conosce la sorte.

«Faccio un esempio pratico - spiega ancora Giorgianni - è vero che ho due corse alle 7 del mattino, ma come taglio quello integrativo, se non ho certezza che la corsa principale sarà mantenuta?».

Accanto al problema dovuto alla difficoltà di programmare i collegamenti, oggi gli isolani si trovano ad affrontare nuove emergenze. Come il maltempo. I sempre più frequenti bollettini di allerta e pre allerta meteo finiscono per lasciare le Eolie isolate, ancora di più di quel che succedeva un tempo. E anche qui Giorgianni è entrato a gamba tesa, guadagnandosi gli strali del sin-

Le Eolie preoccupate dai tagli in arrivo «Necessario ridurre senza impoverire»

«Le prime due corse della mattina da e per Milazzo ancora oggi - osserva Giorgianni - viaggiano con i 250 posti occupati, allora come posso eliminare quella integrativa, se non ho certezza che la corsa principale sarà mantenuta?»

dacato italiano dei comandanti delle compagnie private. «I bollettini di allerta sono sempre più frequenti, i comandanti hanno ragione a voler salvaguardare la sicurezza di uomini e mezzi, ma i numeri parlano chiaro, non può essere soltanto questo il problema, se sono di più i giorni in cui le isole più lontane restano isolate, anziché il contrario». Anche in questo caso Giorgianni punta il dito contro la cattiva programmazione, attribuendo alla precarietà del servizio un mancato investimento nella manutenzione dei mezzi da parte delle compagnie, at-

teggiamento che fa sì che i comandanti, con mezzi sempre più vetusti, devono stare ancora più attenti. Un cane che si morde la coda, insomma.

«Spero che la Regione ci ascolti e non attui tagli e basta», auspica il sindaco di Lipari, che non questo senso fa scritto una lettera aperta indirizzata a Palermo, firmata a nome di tutti i sindaci delle Eolie e delle Egadi. Anche perché i numeri sono alti, il bacino di utenza è ampio.

Le prime due corse della mattina da e per Milazzo, ad esempio, ancora

oggi viaggiano con i 250 posti occupati. E anche i traghetti per Stromboli, complice il perdurare delle alte temperature, partono pieni.

Proprio sui numeri alle Eolie si punta per salvare anche il porto turistico. Il progetto, fermo dopo il ridimensionamento, potrebbe trovare nuovo respiro se il partner privato, Condotte Acque, troverà nuovamente appetibile l'investimento.

È vero che la crisi ha abbassato notevolmente il costo dei posti barca, quindi con un ritorno prevedibile minore, ma è pur vero che proprio l'abbassamento dei costi potrebbe rivelarsi una carta utile da giocare nell'offerta turistica delle Eolie. Dove la crisi, a dire il vero, ha influito poco sulle presenze.

L'estate scorsa ha infatti fatto registrare il tutto esaurito, confermando il trend già iniziato nel 2014. E anche i segnali di ripresa dei consumi più in generale fanno ben sperare. «Il Comune ci crede ancora - dice il sindaco - e secondo me anche il privato sta tornando nell'ottica del rilancio del progetto».



Accanto al problema dovuto alla difficoltà di programmare i collegamenti, oggi gli isolani si trovano ad affrontare nuove emergenze come il maltempo

Diritto dei passeggeri

Nuovo regolamento

Il Consiglio dell'Autorità di regolazione dei trasporti ha approvato il regolamento per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni previste dal Decreto Legislativo 29 luglio 2015, n. 129, in attuazione della disciplina sui diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne contenuta nel Regolamento (Ue) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (Ce) n. 2006/2004. Sul sito Internet dell'Autorità www.autorita-transporti.it sono disponibili i documenti relativi alle decisioni assunte, i cui effetti decorrono dalla data di loro pubblicazione.

«L'adozione di questo regolamento - ha dichiarato il presidente Andrea



Camanzi - assicura uniformità con quella europea. Da oggi anche i passeggeri italiani via mare e vie navigabili interne, al pari di quelli del trasporto su ferrovia, autobus e aereo, godranno dello stesso

livello di tutela, a prescindere dal mezzo di trasporto scelto». In base al regolamento approvato, i passeggeri che abbiano già presentato reclamo all'impresa di trasporto via mare o per vie navigabili interne, potranno rivolgersi in seconda istanza - anche mediante associazioni rappresentative dei loro interessi, ove a ciò espressamente delegate - all'Autorità di regolazione dei trasporti, per segnalare le violazioni degli obblighi di cui al Regolamento (Ue) n. 1177/2010 da parte dell'impresa di trasporto.

[VIE D'ACQUA]



La città dello Stretto sospesa tra Augusta Catania e Gioia Tauro

Autorità Portuale. Scelta decisiva per lo sviluppo

ALESSANDRA SERIO

Sono giorni decisivi per il futuro dello sviluppo di Messina. Non c'è ancora l'ufficialità ma è ormai prossima la firma sulla riforma delle Autorità. In ballo c'è l'accorpamento con un altro porto. Tramontata, sembra, l'ipotesi Gioia Tauro, si guarda ad Augusta. Accorpamento rispetto al quale, malgrado le proteste, il Governo non ha mai accennato a passi indietro. Malgrado le rassicurazioni del deputato Vincenzo Garofalo, in riva allo Stretto si osserva con attenzione l'iter della riforma visto che le risorse economiche dell'Autorità dello Stretto sono tra le più floride. Le ultime indicazioni che arrivano da Roma sembrano comunque profilare la "super commissione" siciliana, con un'Autorità portuale di sistema che metta insieme Catania, Messina ed Augusta. Lo ha confermato qualche giorno fa il ministro dei Trasporti Graziano Delrio parlando agli armatori, nel discorso tenuto all'assemblea di Confitarma. Il decreto legislativo sarebbe stato già trasmesso al ministro della Pubblica amministrazione Madia potrebbe essere approvato entro novembre, per poi passare all'esame delle commissioni Trasporti di Camera e Senato. Secondo il ministro, il decreto tornerà invariato per l'approvazione finale. Delrio ha fatto trasparire la possibilità che sia Augusta il porto capofila. Ma secondo Garofalo, vicepresidente della Commissione Trasporti, il rischio non c'è: «Il sistema Messina-Milazzo ha tutti i numeri e li ho prodotti a settembre in un dossier: dall'enorme flusso di passeggeri di Messina, ai crocieristi, ai traffici consolidati di Milazzo, al fatto che sarà costruito un porto vero, a sud, per le autostrade del mare e il traffico pesante. Il problema non sta nelle funzioni simili, piuttosto il bisogno della nostra città è quello d'essere messa in condizione di pianificare il suo sviluppo e le infrastrutture che le servono».

In effetti i dati del crocierismo a Messina e Milazzo

sono saliti ad un tasso costante nell'ultimo anno, e i due scali messinesi insieme si attestano primi a livelli siciliani. Ne ha fatto le spese, a livello interno, lo scalo di Taormina, più che dimezzato in tre anni. Dall'altro principale esponente nazionale messinese arriva una proposta basata su un'ottica diversa, quella che privilegia l'area integrata dello Stretto. «Ad un passo dall'ufficialità della riforma delle Autorità Portuali, torno a ribadire l'assoluta necessità di lasciar perdere il giochino delle poltrone e valorizzare le peculiarità uniche che presenta una zona come lo Stretto di Messina» dice Francesco D'Uva, portavoce alla Camera dei 5 Stelle. «Insieme ad altri 43 parlamentari 5 Stelle siamo stati i primi a presentare una lettera indirizzata direttamente al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per chiedere che l'Area dello Stretto divenisse, senza se e senza ma, il fulcro di un'Autorità Portuale unica. Nessun accorpamento con Gioia Tauro o con Catania, poiché questo rappresenterebbe una scelta nociva, insensata ed illogica, uno smacco per tutti i cittadini messinesi e calabresi che da anni vivono sulla propria pelle i disagi causati da disservizi di trasporto, oltre che dalle scellerate azioni di Trenitalia. Le città di Messina e di Reggio Calabria devono coordinarsi e rispettare quello che il territorio comune di cui fanno parte, l'Area dello Stretto, offre loro in termini di opportunità, continuità e sviluppo». E la discussione sull'area dello Stretto è tornata a decollare, letteralmente, proprio recentemente: il 20 ottobre si è insediato infatti il nuovo cda della Sogas, la società che gestisce l'aeroporto dello Stretto. Lo stesso giorno il presidente della Provincia di Reggio Calabria, Giuseppe Raffa, è stato a Messina per presentare il nuovo servizio di trasporto che agevolerà i messinesi con corse da e per lo scalo e i traghetti. Il giorno dopo la Provincia di Messina ha rispolverato il bando per la vendita delle quote Sogas, il 14%, alle quali si era detto interessato il Comune di Messina.



Due mari e una città

La riforma delle Autorità Portuali potrebbe essere un'occasione per valorizzare le peculiarità che presenta lo Stretto di Messina

LA PROPOSTA DEI MINISTRI: «MEDAGLIA D'ORO AL VALOR CIVILE ALLA MARINA MERCANTILE»

Una medaglia d'oro al valor civile alla Bandiera della Marina Mercantile Italiana " quale meritata ricompensa per l'encomiabile impegno profuso, le eccezionali doti di abilità, generosità, solidarietà e professionalità e per le innumerevoli vite salvate in mare». A richiederla è stato il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, in una lettera inviata a fine settembre al ministro dell'Interno, Angelino Alfano. Ad annunciarlo è stato Delrio nel suo intervento, oggi, all'assemblea di Confitarma. Un invito, questo, che lo stesso Alfano ha fatto proprio, come ha riferito nel suo indirizzo di saluto inviato invito, questo, che lo stesso Alfano ha fatto proprio, come ha riferito nel suo indirizzo di saluto inviato agli armatori. «Gli interventi di soccorso condotti da unità mercantili italiane e straniere nell'anno 2015 hanno continuato ad essere importanti, anche se è stato incrementato dell'assetto operativo di soccorso nel Canale di Sicilia. Conosciamo - ha sottolineato Delrio - la vostra partecipazione, da imprese italiane che condividono l'impegno del Paese, nel salvataggio delle vite umane nel Mediterraneo».

L'ANALISI DEI COMMERCIALISTI

«L'Italia dei porti aiuta la crescita e la sostenibilità»

Il trasporto marittimo rappresenta una scelta vincente non solo in termini di costi ed efficacia, ma anche e soprattutto di sostenibilità e rispetto per l'ambiente.

Su un totale di 12 miliardi di tonnellate, si stima che l'80% dei beni in volume e il 70% per valore viaggino via mare in tutto il mondo: sorprendentemente il trasporto marittimo contribuisce all'emissione di solo il 12% dei gas serra rispetto al totale. In occasione dell'Expo 2015 è quindi necessario aprire un dibattito sull'economia dei trasporti marittimi quale componente essenziale nei percorsi logistici a supporto dell'alimentazione del pianeta». Lo ha detto Achille Coppola, segretario nazionale dei commercialisti, presentando il forum



«Il cluster armatoriale come fattore di rilancio dell'economia dello scenario internazionale», che si è tenuto terra lunedì scorso a Palazzo Turati, presso la Sala del Consiglio della Camera di Commercio di Milano. La manifestazione rappresenta un confronto con gli operatori del settore armatoriale sull'importanza delle attività legate al mare e sul ruolo che queste possono rivestire per il rilancio dell'economia. Secondo la Federazione del Mare, la quota dei beni e servizi

prodotti da queste attività superano il 2% del Pil italiano, investendo realtà che vanno oltre quelle tradizionalmente legate ai territori che si affacciano sul mare e rivestendo un ruolo fondamentale nell'integrazione dell'Italia nei mercati internazionali.

L'Italia dei porti invece, in base ai volumi di merci trasportate, si colloca in Europa al secondo posto, inn una competizione perenne con gli scali olandesi e britannici, con una quota di traffico che si aggira intorno al 13% del volume complessivo di merci in transito nei porti continentali. Nel 2014 il traffico merci movimentato nei porti nazionali, pari complessivamente a circa 430 milioni di tonnellate, ha registrato un calo rispetto all'anno precedente (-6%) dovuto al protrarsi della crisi economica, che ha riportato i volumi di traffico ai livelli del 2009. Il problema è che i rallentamenti nel traffico container incidono sulla creazione di ricchezza: negli ultimi 10 anni il valore aggiunto generato dai porti di La Spezia e Genova è stato, rispettivamente, di 380 e 40 milioni di euro, mentre il porto di Anversa ha generato ricchezza per 4,6 miliardi di euro, Rotterdam 4 miliardi e Amburgo 3,5 miliardi.

LA RICHIESTA DEL PRESIDENTE DI CONFITARMA A DELRIO



DELRIO CON IL COMANDANTE ANGRISANO

La cura dell'acqua» per avere successo ha bisogno di un'Italia shipping friendly». Sono le parole usate dal presidente di Confitarma Emanuele Grimaldi, precisando che parte essenziale della ricetta annunciata dal ministro Graziano Delrio per rilanciare la politica dei trasporti in Italia «sono proprio le navi. Da anni - ha detto Grimaldi all'assemblea degli armatori a Roma (presente Delrio) - sosteniamo l'importanza del ruolo della flotta per il Paese e la necessità di mantenere l'impianto che, sia nelle autostrade del mare sia nei traffici internazionali, consente alla nostra flotta di crescere e di restare competitiva. La novità è che, per questo obiettivo, il Registro internazionale italiano è condizione necessaria ma, da solo, non è più sufficiente».

Negli anni, ha sottolineato Grimaldi,

Gli armatori: «Amministrazione amica di chi lavora con il mare»

il Registro internazionale è stato migliorato, con misure che hanno consentito di equiparare i costi di esercizio delle navi italiane a quelli dei principali competitor stranieri, anche nei collegamenti di cabotaggio di lunga percorrenza e nelle crociere. «Ciò che realmente riteniamo necessario - ha aggiunto - è da un lato salvaguardare l'integrità del Registro internazionale e dall'altro intervenire con energia ai fini di un'ampia e concreta semplificazione normativa». Ricordando che nel confronto con le altre bandiere europee, le navi

italiane hanno un costo aggiuntivo derivante da procedure farraginose che può superare i 100mila dollari l'anno per nave, Grimaldi ha chiesto di valorizzare il ruolo dell'Amministrazione dedicata alle problematiche marittime. «Il sistema delle regole - ha detto - deve essere semplice e chiaro, per consentirne all'Amministrazione una facile applicazione e alle imprese di competere efficacemente a livello internazionale. La scelta del Paese di registrazione di una nave si basa innanzitutto sui costi della bandiera. Purtroppo, i maggiori costi di quel-

la italiana sono oggi da imputare alla stratificazione normativa». Senza ignorare "best practice" come la collaborazione tra ministeri degli Esteri e dei Trasporti e delle Capitanerie di porto in materia di assistenza alle navi italiane all'estero, Grimaldi ha ribadito l'esigenza di adottare alcune norme di riordino che non comportano oneri a carico dello Stato e sono già state individuate da anni e di colmare il gap informatico del Paese, che tocca anche la nostra pubblica amministrazione. Italia come porta sud dell'Europa

per le merci. È questo l'obiettivo ambizioso che deve darsi il nostro Paese: a indicarlo il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio. «L'Italia - ha detto nel suo intervento all'assemblea annuale di Confitarma - è l'unico Paese che ha quattro corridoi Ten-t.

È qui che dobbiamo concentrare investimenti e risorse. Abbiamo ottenuto - ha ricordato - 1,2 miliardi per il Brennero e 800 milioni per la Torino-Lione. L'Italia deve diventare la porta Sud dell'Europa per le merci. Dobbiamo porci delle sfide più alte e darci grandi progetti: è un obiettivo ambizioso - ha sottolineato il ministro - che dobbiamo perseguire perché questo sposta in avanti tutto il sistema Paese». E per il rilancio del sistema Paese, per il titolare delle Infrastrutture, «centrale è la cura dell'acqua» in un contesto in cui la concorrenza internazionale è sempre più agguerrita.

PROTEZIONE TOTALE A 360°



VIDEOSORVEGLIANZA

Impianti di Videosorveglianza per Aziende, Abitazioni, Ville, Negozi, Enti, Uffici Governativi, Capannoni, Grandi Superfici.

far
security technology
VALVERDE (CT) Italy - Via Cali, 79

ANTINTRUSIONE

Sistemi di protezione ambientale e perimetrale per tutte le Vostre esigenze di sicurezza.



Azienda Certificata
UNI EN ISO 9001:2000
Certificato Nr 50 100 7991



per un PREVENTIVO GRATUITO chiama lo 095.7212288

www.farsrl.it

«Ecco perché è franata la collina sull'autostrada E ora servirà una galleria»

I sopralluoghi del Genio civile e quegli allarmi sottovalutati

«Le possibili cause che stanno all'origine della frana sono da ritenere ascrivibili presumibilmente all'innescò di un primo cedimento della coltre superficiale del pendio, fortemente acclive sito a monte del muraglione della A18, a seguito delle ingenti piogge verificatesi a cavallo tra il mese di settembre ed i primi giorni di ottobre».

È questa la conclusione dei tecnici del Genio civile di Messina dopo il sopralluogo lungo il tratto della autostrada Catania Messina interrotta per la frana a Letojanni.

«Tale primo evento – hanno aggiunto i tecnici – ha causato lo scivolamento di flussi semifluidi misti a detriti. Successivamente, a distanza di circa 48-72 ore, in assenza di ulteriori piogge, l'intero pendio, reso instabile dalla prima colata di fango, ha ceduto con una serie di crolli progressivi che hanno interessato la parte alta del pendio, sino a lambire i fabbricati ed il traliccio di media tensione, fino a proseguire con un ingente crollo di massi e detriti asciutti che ha colpito violentemente il muraglione a gravità di controripa della A 18 facendone crollare la parte sommitale, rompendone così la continuità strutturale a metà altezza ed addirittura innescando un presumibile cedimento rotazionale al piede, rilevabile come presumibile causa di un iniziale corrugamento del terreno antistante la fondazione».

«L'intero ammasso terroso in movimento – si legge ancora nella relazione – ha invaso la carreggiata autostradale in direzione Messina Catania. Ta-



LA FRANA LUNGO LA A18

le ultima azione di spinta del corpo di frana sull'intero muraglione di controripa, potendo potenzialmente rendere instabile l'intero muro, richiede una rimozione controllata in direzione monte - valle del materiale franato e la propedeutica realizzazione di opere strutturali di sostegno dell'intero pendio quali una galleria artificiale o paratie di pali o pozzi a grande diametro».

Ma il Genio civile di Messina ha anche spiegato che «è necessario un approfondimento di indagine utile a visionare eventuali manufatti o fronti di scavo non autorizzati, oggi impossibili da rilevare se non con l'ausilio di

rocciatori o con l'ausilio di droni». Ovviamente sono in corso anche controlli relativi «alla legittimità, sotto il profilo sismico ed idraulico di competenza, di tutti i manufatti rilevati a monte del pendio oggetto della frana». Il sopralluogo, effettuato insieme ai carabinieri è stato effettuato anche «al fine di acquisire tutti gli elementi utili per formulare le prime ipotesi sulle possibili cause che hanno generato il movimento franoso ed al fine di accertare la presenza di eventuali attingimenti o depositi di acque non autorizzati».

Peraltro la stessa area già il 9 settembre c'era stata una prima frana, che aveva già interessato la carreggiata di monte della A18. Poi il 2 ottobre e dunque 4 giorni prima del «disastro» una ingente colata di fango e detriti aveva invaso la carreggiata. Poi nella notte tra il 4 ed il 5 ottobre si è verificato il crollo che ha colpito la parte sommitale della collinetta con materiale terroso misto a massi di diverse pezzature e ha investito ed occupato l'intera carreggiata di monte direzione Me-Ct della A18.

Lo stesso Genio civile ha anche spiegato nelle relazioni inviate anche alla Procura di Messina che il Consorzio Autostrade Siciliane, a seguito della frana del 9 settembre aveva richiesto al Comune di Letojanni la convocazione di un tavolo tecnico per la definizione delle attività necessarie per la messa in sicurezza dei pendii sovrastanti l'A18.

Comunque sia durante il sopralluogo tecnici e carabinieri si sono recati in contrada Sillemi presso il complesso



Elayon Residence Silem, sito in cresta al pendio, dove sono stati rilevati due movimenti franosi: uno ha interessato un muro di sostegno, posto a protezione dei tre fabbricati insistenti sul versante orientale rispetto a quello della frana principale, parzialmente crollato ed il secondo che interessa parte della scalinata che conduce al fabbricato posto in prossimità del traliccio elettrico di media tensione.

«La frana – dicono i tecnici del Genio civile – sembra orientata sulla parte di versante che dà sul depuratore e non già, quindi, sul sottostante corpo della frana principale che ha colpito l'autostrada».

E infatti il successivo sopralluogo al depuratore di Letojanni, sulle rive del torrente Lupo, ha permesso di rilevare due smottamenti che «hanno interessato una griglia di pretrattamento ed un muro di sostegno in corrispon-

denza delle vasche di arrivo, che si presenta lesionato e leggermente traslato».

Sta di fatto che la carreggiata Messina Catania è risultata totalmente invasa dal materiale franato, è stato rilevato che parte del muro di sostegno è crollato nella parte sommitale, mentre la porzione intermedia in altezza, in direzione Messina, risulta leggermente traslato, con una evidente rottura dei conci costituenti il muraglione. Si è poi notato, in adiacenza al piede del muraglione, un incipiente reflusso della sede stradale con il sollevamento della stessa. Successivamente i funzionari incaricati, per completezza di rilievo, si sono recati in anche in contrada Andreaone ove sono stati rilevati ulteriori movimenti franosi che hanno interessato fabbricati di civile abitazione per i quali sono state emesse ordinanze di sgombero da par-

te del Comune di Letojanni. Movimenti franosi comunque non connessi con la frana che ha interessato la sede autostradale.

È probabile che le piogge autunnali abbiano innescato la prima frana del 2 ottobre ed aggravato le complessive condizioni di instabilità del pendio provocando poi la frana della notte tra il 4 e il 5 ottobre. E considerato che il pendio allo stato attuale risulta instabile, non è da escludere che se dovessero esserci altre forti piogge le condizioni del pendio potrebbe anche aggravarsi. Da notare anche come – nonostante le diffide – l'alveo del torrente Sillemi sia utilizzato «impropriamente» dal Comune di Letojanni come viabilità di accesso a diversi insediamenti abitativi. Tra questi anche i complessi edilizi rilevati in cresta al pendio sovrastante la frana.

LA SICILIA

www.lasicilia.it

Direttore responsabile
Mario Ciancio Sanfilippo

Editrice
Domenico Sanfilippo Editore SpA



In redazione:
Tony Zermo
Nino Arena
Fabio Russello

Hanno collaborato:
Pierangela Cannone
Mariza D'Anna
Elio Desiderio
Maria Gabriella Giannice
Paolo Mangiafico
Paolo F. Minissale
Giuseppe Scibetta
Alessandra Serio

Pubblicità
PK Sud srl
Sede di Catania
Corso Sicilia 37/43
95131 Catania
Centralino 095.7306311
Fax 095.321352

Giacomo Villa
095.7306336
347.3718229

Elena Indelicato
095.7306333
339.7324619

INTERVISTA AL PRESIDENTE DI ANAV SICILIA ANTONIO GRAFFAGNINI

«Aziende di trasporto, la battaglia è contro la concorrenza dell'auto»

La Sicilia, 4.500.000 abitanti e 25.700 chilometri quadrati di superficie, è costituita per l'86% da colline e montagne e soltanto per il 14% da pianure.

I centri urbani minori sono prevalentemente arroccati, per ragioni storiche difensive, su cocuzzoli e alture. Le principali città, ubicate sulle coste, sono pressoché prive di metropolitane e di corsie riservate ai mezzi pubblici dalle vie periferiche di accesso verso il centro. Le infrastrutture stradali e ferroviarie sono in numero inferiore rispetto alla media nazionale. Queste le ragioni per le quali molti abitanti non sono raggiungibili rapidamente.

«Il freno a una mobilità dei cittadini si traduce in un freno allo sviluppo e al godimento del territorio - ha detto Antonio Graffagnini, presidente Anav Sicilia - Il diritto dei cittadini alla mobilità si concretizza infatti nel diritto ad accedere a scuole, ospedali, fabbriche, uffici, centri commerciali, a ridurre disparità geografiche e, infine, alla rottura dall'isolamento e all'inclusione sociale senza discriminazione. Per incentivare la mobilità, anche la Ue ha previsto risorse di sostegno per un'offerta di servizi collettivi a prezzi accessibili ai meno abbienti. Per carenze di risorse l'Amministrazione regionale siciliana - ha aggiunto Antonio Graffagnini - non sempre è stata, però, nelle condizioni di soddisfare adeguatamente le aspettative dei cittadini al diritto alla mobilità».

«Tuttavia, nell'isola, - ha continuato Graffagnini - gli esigui stanziamenti destinati ai trasporti hanno sottoposto gli operatori del settore al massimo risparmio nella gestione e alla massima attenzione alle esigenze dei viaggiatori per aumentare i volumi di traffico. Gli operatori privati sono riusciti a contenere i costi e modulare i servizi ottimizzandone il rapporto offerta/domanda, mentre gli operatori pubblici non sono stati nelle condizioni né di contenere i costi di gestione, né di modulare adeguatamente l'offerta, accumulando gravi perdite sia di ri-

sorse sia di passeggeri. Ciò spiega perché in Sicilia le linee extra urbane sono gestite per l'80% da privati, rappresentati prevalentemente dall'Anav e solo per il 20% dal pubblico».

Le autolinee urbane sono prevalentemente comunali, a seguito di un processo di «municipalizzazione» delle aziende private di Palermo, Catania, Messina e Trapani, avvenuto negli anni '50 - '60. Per l'esiguità dei corrispettivi regionali, queste riversano le perdite sulle casse dei rispettivi Comuni. La mancanza di investimenti nelle infrastrutture ferroviarie ha poi indot-

to i cittadini a preferire alla ferrovia (tranne per i tratti veloci a doppio binario), l'auto privata.

Per cui le autolinee, più che essere alternative ai collegamenti ferroviari, competono, nella realtà siciliana, con il mezzo privato. Per questo motivo la rete di autolinee, che si è formata negli anni, prevede collegamenti diretti, veloci, senza trasbordi, limitate fermate intermedie, e utilizzo di mezzi provvisti di aria condizionata.

I servizi extraurbani, provinciali e interprovinciali, sono tutti affidati dalla Regione siciliana. Un'unica «regia» di



tutta la rete ha pertanto consentito notevoli economie, la fruizione più razionale dell'offerta marginale, il maggiore utilizzo dei mezzi impiegati e un'organizzazione di servizi integrata e

omogenea su tutto il territorio. In Sicilia le aziende di piccole dimensioni, vicine e attente al territorio, hanno assicurato l'allacciamento alla rete anche dei centri più remoti, a costi molto modesti, come prova la lettura dei bilanci delle stesse.

I risultati raggiunti dall'attuale sistema hanno consentito alla Regione siciliana di offrire ai cittadini servizi insieme economici ed efficienti, con l'erogazione agli operatori di corrispettivi tra i più bassi d'Italia e senza contributi per il rinnovo del parco rotabile.

«In numeri - ha spiegato spiega Graffagnini - le norme italiane prevedono come obiettivo, attraverso le gare, che il sostegno pubblico (corrispettivo) copra i costi dei servizi erogati nella misura del 65%, lasciando alle aziende l'onere di riscuotere la restante percentuale del 35% dal ricavo della vendita dei biglietti ai viaggiatori. In Sicilia, ove i servizi non sono stati ancora affidati tramite gare, l'obiettivo di copertura dei costi attraverso la vendita dei biglietti, previsto dalla norma nazionale, è stato raggiunto e largamente superato (unico caso in Italia). Infatti il sostegno pubblico (corrispettivo), in Sicilia copre i costi dei servizi extraurbani nella misura soltanto del 40% - 50%, lasciando alle aziende l'onere di riscuotere ben il 50% - 60% (e non il 35%) dal mercato. Dunque la Sicilia è dotata di un'organizzazione di rete di servizi che ha consentito e consente alla Regione di risparmiare ogni anno circa 50 milioni di euro.

Da ciò discende che è opportuno che le gare mantengano l'attuale rete di servizi per non pregiudicare gli ottimi risultati, in termini di economia ed efficienza, oggi presenti».



Qui sopra
Antonio
Graffagnini,
presidente di
Anav,
Associazione
nazionale
autotrasporto
viaggiatori, della
Sicilia. Qui a
fianco la stazione
dei bus
extraurbani di
Catania

[IL FUTURO DELLA SICILIA]



Renzi vuole il Ponte sullo Stretto

Aspetta solo il momento favorevole. Il pressing degli imprenditori: «Potremmo farlo anche senza soldi dello Stato»

TONY ZERMO

La partita del Ponte sullo Stretto, la madre di tutte le battaglie, si è riaperta e a fine novembre dovrebbe tenersi a Messina un grande convegno con imprenditori e studiosi che servirà a spiegare come l'opera serva al rilancio della Sicilia e in genere del Sud. Che il premier Renzi scalpi dalla voglia di farlo è chiaro a chi frequenta gli ambienti di Palazzo Chigi e che questo suo proposito si scontri con la contraria volontà del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio è notorio essendo stato anche oggetto di gossip sui giornali. A questo aggiungiamo che la realizzazione dell'opera è al primo punto del programma politico del leader di Ncd Angelino Alfano che ha avuto il coraggio di rilanciare la proposta.

Tutte queste cose messe insieme aprono uno scenario favorevole alla riesumazione del progetto che era stato «seppellito» dal governo del professor Monti, che essendo lumbard e presidente della Bocconi non capisce un accidente (oppure se ne sbatte) di tutti i problemi che riguardano il Mezzogiorno. Anche Renzi in genere se ne infischia da buon toscano, tanto che nel suo programma non compare il Sud, però questo progetto del Ponte ammirato in tutto il mondo e di cui gli ha parlato un grande costruttore, Pietro Salini (sta raddoppiando il Canale di Panama) lo stuzzica e aspetta solo il momento favorevole per decidere, cioè quando sarà arcisicuro che non gli faranno per questo una crisi di governo. Lui per fortuna non è ostaggio di partiti e partitini, e quando si mette in testa una cosa, la fa.

RISARCIMENTI - Del resto pagare circa un miliardo per non fare un'opera di grande respiro internazionale farebbe ridere, rappresenterebbe la conferma che in Italia non è possibile realizzare grandi infrastrutture. Il conto della spesa è presto fatto: Eurolink, il consorzio capeggiato da Salini-Impregilo che ha vinto la gara d'appalto, chiede un risarcimento di 700 milioni, l'americana Parson's ne vuole 90. Non sappiamo se chiederanno un risarcimento anche la spagnola Sacyr e la giapponese Ishikawajima Harima Heavy Industries. Considerando che anche la società «Stretto di Messina» ha chiesto al ministero dei Trasporti e a quello dell'Economia un risarcimento di

325 milioni di euro arriviamo complessivamente a oltre un miliardo, praticamente la somma che sarebbe stata a carico dello Stato per fare il Ponte. E questo senza contare gli interessi, tenuto conto che lo stop al progetto risale al 2012.

QUANTO COSTA? - Quanto costerebbe il Ponte più lungo del mondo a campata unica di 3.300 metri (attualmente il più lungo è il giapponese Akashi di 1.990 metri)? Se non consideriamo le richieste della città di Messina, siamo sui 6 miliardi, di cui il 40% a carico dello Stato e il 60% a carico dei privati in cambio dei pedaggi trentennali. Quindi - secondo il piano finanziario della «Stretto di Messina» - il costo per lo Stato sarebbe di 2,4 miliardi spalmato per gli 8-10 anni di lavori e che sarebbe ridotto di 600 milioni che arriverebbero dall'Unione europea (il 10% del costo dell'opera, che potrebbe arrivare teoricamente al 20%). Se si tiene conto dell'esistenza di una convenzione con le Ferrovie, che per il transito dei

Il Ponte costa intorno ai 6 miliardi, di cui il 40% a carico dello Stato e il 60% a carico dei privati in cambio dei pedaggi trentennali. Il costo per lo Stato sarebbe di 2,4 miliardi spalmato per gli 8-10 anni di lavori e che sarebbe ridotto di 600 milioni che arriverebbero dall'Unione europea

treni sul Ponte pagherebbero 100 milioni l'anno per 30 anni, complessivamente 3 miliardi (risparmiandone altrettanti perché i traghetti Fs perdono 200 milioni l'anno) finisce che, fatti bene i conti, il Ponte verrebbe pure gratis.

IBENEFICI - Inutile ripetere che l'opera può generare 40 mila posti di lavoro diretti e indiretti e che sarebbe una delle poche costruzioni osservabili da un'astronave come avviene per la Muraglia cinese.

C'è bisogno di aggiungere che le torri di sostegno saranno alte 370 metri, più alte della Torre Eiffel, e che il Ponte si attraverserebbe in un paio di minuti invece dei tre quarti d'ora dei traghetti privati tra attesa e corsa e delle quasi due ore del trabordo dei treni da una sponda all'altra? Pensate alle fiumane di turisti che arriverebbero in auto solo per piacere di attraversare il Ponte più lungo del mondo sullo Stretto cantato da Omero nell'Odissea. I turisti arriverebbero anche soltanto per vedere i cantieri, che saranno disposti uno sulla costa calabrese e l'altro sulla costa siciliana. Tutta la costa messinese, la Costa Viola, verrebbe ridisegnata perché il Ponte consentirebbe l'eliminazione dell'incredibile intreccio di linee ferroviarie al porto di Messina. Nascerebbe un nuovo water front con ristoranti, bar, negozi sul mare, agenzie di viaggio, che tra l'altro potrebbero essere anche ospitati nelle grandi torri del Ponte.

VANTAGGI PER IL PAESE - Il Ponte non servirebbe solo alla Sicilia e alla sua «continuità territoriale», ma all'intera economia del Paese per la semplice considerazione che, migliorando nel frattempo le potenzialità dei porti jonici della costa orientale siciliana, si potrebbero attrarre le grandi navi portacontainer che escono dal Canale di Suez, anch'esso raddoppiato come quello di Panama, e che ora ha una possibilità di smaltimento di 97 navi al giorno invece di 60. Questo significa che queste grandi navi, invece di uscire

da Gibilterra, risalire l'Atlantico, e approdare a Rotterdam, o ad Amburgo impiegando una settimana, potrebbero sbarcare ad Augusta o a Catania e i loro container, che poi, caricati sui treni e passando sul Ponte, potrebbero raggiungere il Nord Europa in 24-36 ore. Questo significa rivoluzionare il sistema dei trasporti e produrre ricchezza.

PERCORSI - Il Ponte avrebbe influssi molto positivi anche sul trasporto dei nostri prodotti via terra, per cui diverrebbe molto più facile portare le nostre primizie sul mercato di Milano senza dover perdere tempo nell'attraversamento dello Stretto.

POLITICA LOCALE - Come sapete, Messina ha un sindaco, Renato Accorinti (con casa a Taormina), che è stato eletto indossando sandali e la maglietta «No Ponte». Ha fatto i suoi interessi, e gli interessi delle compagnie private dei traghetti, ma non potrà impedire la costruzione del Ponte più lungo del mondo, se il governo deciderà finalmente di farlo. Anche per Messina è un'occasione unica. E' vero che i messinesi sono stanchi per avere subito sette anni di lavori per le tranvie cittadine e non vogliono più avere di queste penalizzazioni, e questo spiega l'elezione di Accorinti, ma avere il Ponte significa essere all'attenzione del mondo, essere la porta d'ingresso di una Sicilia nuova e poter avere un fronte mare di alto livello turistico.

ANCHE GRATIS - L'assemblea di scienziati e di grandi imprenditori che si dovrebbe tenere a Messina tra poco più di un mese pare che abbia intenzione di fare una proposta rivoluzionaria: il Ponte lo facciamo noi e non chiederemo un solo euro al governo di Roma. Ci basterà la convenzione di 3 miliardi in 30 anni con le Ferrovie dello Stato e i pedaggi trentennali. Questa è soltanto un'indiscrezione, ma di sicuro la voce alta che verrà da Messina non potrà non ascoltata da Roma. Come qualcuno ricorderà, quattro anni fa sul «Corriere della sera» apparve il «manifesto dei 33», erano scienziati e grandi imprenditori che spiegavano al governo la necessità di realizzare il Ponte. La richiesta non ebbe seguito perché allora non c'erano le condizioni politiche e perché al Centro-Nord non serviva spostare l'interesse imprenditoriale internazionale sulla Sicilia. Ora i tempi sono maturi e la Sicilia aspetta da troppo tempo.



Una ricostruzione virtuale di come sarebbe il Ponte voluto dal premier Matteo Renzi

IL DIBATTITO POLITICO IN SENO ALLA MAGGIORANZA



IL MINISTRO GRAZIANO DELRIO

MARIA GABRIELLA GIANNICE

Il Governo ha espresso una valutazione positiva sulla valutazione dell'opportunità di riconsiderare il progetto del Ponte sullo Stretto».

Il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio sembra aver rispolverato il vecchio "politichese" per dire garbatamente al collega Angelino Alfano che il Governo ha "altre priorità".

All'opera concede: «Una valutazione che non si nega alle opere che hanno questo tipo di importanza» e sembra parlare dell'ultima sigaretta al condannato. Non c'è ancora una pietra tombale sul Ponte di Messina ma potrebbe diventare se, come hanno chiesto quelli della opposizione la valutazione del governo deciderà, una volta per sempre «l'inopportunità di riprendere in considerazione» il progetto.

Passando a un linguaggio più diretto il

Ma Delrio ricorre al politichese per frenare le «anime» del governo

ministro delle Infrastrutture Delrio ha aggiunto: «Le priorità del Governo sono altre. Abbiamo problemi infrastrutturali molto più urgenti. In particolare il potenziamento del trasporto pubblico locale specie al Sud dove è altamente carente e richiede massicci investimenti e interventi infrastrutturali e di potenziamento. Queste sono per oggi le nostre priorità».

A conferma di quanto detto, approfittando delle interrogazioni di alcuni deputati calabresi del Pd (tra essi Oliverio e Iannuzzi), Graziano Delrio ha annunciato come «priorità del governo» portare «entro il 2016» la velocizzazione

dell'asse ferroviario Salerno - Battipaglia - Reggio Calabria con tempi di percorrenza «superiori ai 200 chilometri orari».

Non è ancora l'Alta Velocità che il profondo Sud chiede ma si può dire che almeno sembra assomigliargli. Costo previsto 230 milioni, 100 dei quali aggiunti da pochi giorni all'accordo di programma 2012-2016.

Non solo. Dopo l'incontro con il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano e l'ad di Fs Michele Mario Elia, Graziano Delrio ha annunciato quello che i leccesi aspettavano: i Frecciarossa ad alta velocità non si ferme-

ranno a Bari ma arriveranno anche alla città barocca. L'obiettivo è quello di portare i treni più veloci fino a Lecce, e far correre più veloci sulla linea Adriatica i Frecciabianca, in tempo per l'apertura della prossima stagione estiva. Se Delrio ha messo molte miglia marine sulla rotta del Ponte di Messina, per la Sicilia - che in fatto di trasporti vive «con tempi di percorrenza da Governo Crispi» - ha lasciato sperare in un prossimo avvio del progetto dell'autostrada Catania-Ragusa (che però come si è visto ha problemi di carattere finanziario, ndr). Il decreto interministeriale di approvazione della costruzione dell'ope-

ra è stato il 6 ottobre di nuovo sottoposto alla firma del Mef.

«Appena il Ministero presieduto da Padoa-Schioppa firmerà si potrà procedere come d'intesa» ha detto aggiungendo però: «L'opera si fa con quelle cifre (815 milioni di cui 366 pubblici) o non si fa».

Proprio ieri però è scattato l'allarme perché il Cas non ha emesso i mandati di pagamento e così facendo a fine mese le ditte che lavorano nei lotti di Ispica, Pozzallo e Modica dell'autostrada Siracusa-Gela potrebbero bloccare i lavori.

Le imprese infatti non sono più disposte ad anticipare fondi: «Per ora il blocco dei lavori da parte del Consorzio condotte d'acqua e di Cosedil - dicono i costruttori - è solo annunciato ma se entro il 31 ottobre non verranno onorati gli impegni del Cas attraverso il pagamento di tutte le fatture scadute per un importo complessivo di oltre 15 milioni di euro, non abbiamo altra scelta che sospendere i lavori».

KATANO

LIVE

open bus offerta speciale SCUOLE

per prenotazioni
info@katanelive.it
tel. +39 095.354704

www.katanelive.com

CATANIA CITY-TOUR
H. 9.00 - 19.00
daily ticket € 5,00

CATANIA - AGI CASTELLO
AGI TREZZA - CATANIA
TOUR H. 9.00 - 19.00
daily ticket € 15,00

TOUR CATANIA - ETNA
ZAFFERANA - CATANIA
daily ticket € 30,00

TOUR MESSINA
LAGO DI GANZIRRI
daily ticket € 15,00



[LE INFRASTRUTTURE DEL FUTURO]

Santa Barbara ha bucato la montagna

I lavori di raddoppio della Statale 640 tra Caltanissetta e Agrigento: «cade» il diaframma della Galleria

GIUSEPPE SCIBETTA

Dopo poco più di 520 giorni di lavorazione effettiva (i lavori sono iniziati infatti il 4 giugno dello scorso anno) nei giorni scorsi – poco dopo le ore 20 – la «Santa Barbara» (come è stata denominata la grande macchina che ha perforato il ventre della collina di Sant'Elia «ha visto la luce» e si è affacciata sulla vallata di Capodarso: un momento che per i responsabili della «Cmc» di Ravenna, che sta realizzando il tratto conclusivo del raddoppio della ex scorrimento veloce, la Strada Statale 640, che dalla Agrigento-Caltanissetta sino ad arrivare all'autostrada Palermo-Catania, costituisce un primo traguardo importantissimo, di quelli che dal punto di vista della realizzazione della «grande opera» viene definita dalle maestranze e dai tecnici interessati addirittura «storica». Una opera che – entro la fine del prossimo anno – diventerà uno dei segmenti essenziali di quel grande quadrilatero autostradale destinato a collegare Agrigento e Caltanissetta a Palermo, Catania e Messina e quindi a ridurre in maniera sostanziale i tempi di percorrenza del traffico gommato ed ad aumentare la sicurezza dei viaggiatori.

La «grande talpa», che ha come acronimo «Tbm» (e cioè «Tunnel Boring machine»), alla presenza del vescovo mons. Mario Russotto, del vicepresidente di Cmc Alfredo Fioretti, del vicesindaco di Caltanissetta Massimiliano Centorbi e del project-manager Pierfrancesco Paglini - ha abbattuto l'ultimo diaframma di terreno della corsia che da contrada «Bigini», dopo quattro chilometri, porta alla vallata di Capodarso.

La corsia comunque non sarà aperta subito: ci sono ovviamente da completare i lavori di sistemazione di questa parte del tracciato; contestualmente gli operatori della «Cmc» provvederanno a smontare la «Santa Barbara» pezzo per pezzo, e poi li riporteranno al cantiere-base di contrada «Bigini» (nei pressi della trattoria «Il Cacciatore») dove la monteranno nuovamente e la sistemeranno per cominciare - entro il prossimo novembre - a perforare la seconda «canna», anche questa larga 15,08

metri, che è la parallela a quella già realizzata. Si calcola che anche questi lavori dovrebbero essere completati entro la fine dell'anno 2016.

La «Tbm» è una sorta di treno costituito da quattro vagoni che, man mano che scava e va avanti butta fuori dal tunnel il materiale di risulta e, contemporaneamente, va realizzando gli anelli che mettono in sicurezza la volta circolare della galleria.

Il raddoppio della strada statale 640 «di Porto Empedocle», ha inizio nell'area dell'omonimo porto, attraversa la Valle dei Templi a sud della città di Agrigento e attraversa i territori di numerosi comuni delle province di Agrigento e Caltanissetta e termina all'innesto con l'A19 «Palermo-Catania».

L'intervento di adeguamento è stato suddiviso su due lotti: il primo tratto, in fase di ultimazione, ricade nella provincia di Agrigento

Il raddoppio della Strada Statale 640 riguarda l'adeguamento a quattro corsie del tratto che va da Agrigento fino all'innesto con la A19 a Caltanissetta: l'investimento complessivo è di quasi un miliardo di euro, poco più della metà per il primo lotto (completo all'80%) e il resto per il secondo lotto e cioè il tratto nisseno



per una lunghezza di circa 34 km. Il secondo tratto, dove è ubicata anche la nuova galleria Papazzo, i cui lavori di scavo si sono conclusi tra maggio ed agosto, ricade nel Nisseno ed è lungo 28 km. Ieri si sono conclusi, con l'abbattimento del diaframma della «Galleria Caltanissetta», i lavori di scavo appunto dei primi 4 chilometri eseguiti dalla C. M. C di Ravenna per conto di Anas.



La talpa della Cmc Ravenna al lavoro per realizzare la galleria

Lo scavo, realizzato grazie alla talpa TBM «Barbara» (seconda in Italia e sesta nel mondo per grandezza), appartiene al secondo lotto dei lavori di ammodernamento e adeguamento della Ss 640. Adesso la «talpa» scaverà per gli altri 4 km. Sul secondo lotto sono previsti 6 nuovi svincoli, in adeguamento a quelli già esistenti, tra i quali quello di collegamento con l'autostrada A19 e importanti opere d'arte, tra le quali 13 viadotti, 5 gallerie artificiali, 4 gallerie naturali, 1 ponte

e 9 cavalcavia. Il costo complessivo dell'intera opera ammonta a 990 milioni di euro.

La parte agrigentina del raddoppio è «quasi» completa, nel senso che l'80% dei lavori è stato realizzato. Al momento i lavori si stanno concentrando nell'area di inizio del nuovo tracciato e dunque subito dopo la Valle dei Templi. Restano però da sistemare il tratto che va dal rifinito Esso dopo Racalmuto fino al primo bivio per Favara.

Il primo lotto del raddoppio della Strada Statale 640 riguarda l'adeguamento a quattro corsie del tratto agrigentino dell'arteria dal km 9,8 al km 44,4. Il nuovo tracciato è lungo 31,2 km e il progetto definitivo è stato approvato dal Cipe nel 2005. L'ok al progetto esecutivo da parte dell'Anas risale al dicembre del 2008 e la consegna dei lavori è avvenuta sei anni fa, nel febbraio del 2009. Il «grosso» dei lavori è fatto visto che, sulla carta, sono stati completati 28,6 chilometri dei 31,2 totali. Le opere principali realizzate sono 21 viadotti, 3 gallerie e 8 svincoli a livelli sfalsati, dei quali 6 in adeguamento agli svincoli esistenti. L'investimento complessivo è di circa 545 milioni di euro, di cui 438 per i lavori principali, oltre agli espropri ed alle altre attività necessarie, quali l'eliminazione delle interferenze.

IL KATANE LIVE DELLA AZIENDA SCIONTI

Ammirare Catania sul bus scoperto Così il turismo resta al passo coi tempi

PIERANGELA CANNONE

Nell'opinione comune è una regione turisticamente competitiva che, tuttavia, non riesce ancora a mettere adeguatamente in valore le proprie potenzialità. Per gli addetti del settore, l'Isola, ormai da tempo, registra una crescita degli investimenti nel comparto ricettivo, una diversificazione dei prodotti e un dinamismo produttivo dei territori. Stiamo parlando della Sicilia, in particolare della fetta Orientale, da sempre meta affollata di turisti nazionali e internazionali. Eppure i risultati sembrano premiare soltanto parzialmente gli sforzi compiuti negli ultimi anni dal sistema turistico siciliano e dai suoi operatori.

D'altra parte è noto come l'Italia del tu-

rismo soffra, da tempo, una perdita progressiva del suo appeal, e come difficile sia il cammino per riconquistare le posizioni perdute.

Nonostante lo scenario così mutevole e turbolento, la Sicilia registra risultati positivi, soprattutto sul fronte dell'offerta. Basta dare uno sguardo alle cronache estive che hanno evidenziato l'importante incremento del comparto, nonostante alcuni aggregati possono aver segnato risultati negativi da non sottovalutare, ma che occorre evidenziare insieme a qualche buona performance, come nel caso degli arrivi turistici.

In Sicilia, tuttavia, assistiamo a criticità strutturali non di poco conto. Il crollo dell'autostrada Catania - Palermo e la recentissima frana sulla A19 Messina - Catania, non sono che la

punta di un iceberg. È indubbio che ciò porti anche a un cambiamento nel modo di concepire il turismo da parte di una più vasta platea di attori economici e sociali locali. E poiché la competizione oggi si gioca fra sistemi a rete piuttosto che tra singole imprese, appare evidente come l'azione degli operatori turistici siciliani, pubblici e privati, debba puntare soprattutto a sostenere progetti condivisi di largo respiro. Molte destinazioni si sono affacciate e si affacciano sul mercato del turismo, con offerte comparabili a quella siciliana. Occorre proporre offerte uniche e irripetibili, che facciano delle nostre risorse turistiche elementi di appeal affascinanti che rendano l'Isola un ottimo contenitore di proposte uniche o comunque affascinanti. Come il servizio Katane - Live dell'azienda storica

Scionti, che dal 2009 offre ai turisti la possibilità di scoprire i monumenti della città di Catania guardandoli comodamente seduti dall'autobus scoperto. Non solo. Di recente l'attività si è estesa ai collegamenti con Acicastello, Acitrezza, Etna - Zafferana e Messina con visita al lago Ganzirri. Da Catania a Messina, infatti, tappa rinomata dei turisti in Sicilia è il giro sui bus gialli di proprietà Scionti che fanno conoscere ai visitatori i luoghi salienti delle città che visitano a bordo dei loro mezzi, con cuffie e con un collegamento satellitare che permette loro di conoscere in ogni momento in che posto si trovano. In questi ultimi anni, l'azienda si è specializzata in servizi turistici, scolastici e di trasporti per grandi eventi e congressi, con una flotta di 75 automezzi.



IL BUS TURISTICO KATANE LIVE IN PIAZZA DUOMO A CATANIA

«La competitività – dice l'avvocato Sebastiano Scionti, vicepresidente regionale Anav (associazione nazionale autotrasporti viaggiatori) – è l'obiettivo che la Sicilia, in generale, e Catania, in particolare, devono perseguire per reggere la concorrenza. La crocieristica è davvero basilare per la nostra città. Già la notizia che, dal 2016, le navi da

crociera torneranno a fare scalo nel porto etneo, è un aiuto all'offerta della città. Ma la novità, adesso, è un'altra: l'autorità portuale ha permesso al Katane - Live di prendere i turisti direttamente sottobordo, cioè entrando dentro il porto. Questo servizio permetterà l'accoglienza dei turisti in immediato».



TRAFFICO IN CRESCITA, SERVE MIGLIORARE I SERVIZI

LA STAZIONE FS DI FONTANAROSSA

Fra tre anni prima prendi il treno, poi l'aereo

L'ipotesi, si spera non troppo ottimistica, dice che fra tre anni la stazione ferroviaria di Fontanarossa, quella che dovrebbe servire lo scalo catanese, potrebbe essere pronta, con un investimento di circa 4,5 milioni di euro messi a disposizione dalle Ferrovie di Stato che cureranno la progettazione. Una intesa tra Rete Ferroviaria Italiana e la Regione è stata anche annunciata di recente.

«Un intervento che permetterà al nostro aeroporto di assumere valore europeo – ha commentato il sindaco Bianco – ambito in cui sono di rilievo solo le infrastrutture ben collegate con il resto delle reti di trasporto. Il ministro Delrio ha an-

nunciato di voler spingere Catania verso un posizionamento all'interno della Ten-T».

Al momento infatti, l'assenza di un collegamento efficiente tra l'aeroporto e la rete ferroviaria è una delle ragioni principali del declassamento di Fontanarossa in ambito europeo. La futura stazione dovrebbe avere una sala d'aspetto e attività commerciali all'interno.

Il collegamento tra la futura stazione dei treni e l'attuale l'aeroporto sarà a carico della Sac e secondo quanto si è appreso dovrebbe avvenire attraverso dei tapis roulant coperti simili a diversi aeroporti internazionali tra cui Fiumicino.

La futura stazione si troverà comunque in una po-

sizione che non interferirà con l'abbassamento della linea ferrata, propedeutica per l'allungamento della pista dell'aeroporto.

L'interramento della linea ferroviaria Catania-Siracusa potrebbe avvenire entro due anni con una spesa di circa 180 milioni di euro.

La nuova pista, lunga 3100 m, passerà sopra i binari interrati con una coda lievemente rialzata per dare più aerodinamicità alla struttura.

Nel 2020 dovremmo quindi avere un aeroporto con una nuova pista di circa 3100 metri, capace di poter ospitare i voli intercontinentali, e una stazione ferroviaria che collegherà l'aeroporto con Catania.

[LA SICUREZZA]



L'Anas investe 2,8 milioni di euro sulla A29 e la Ss 115

E il Cas affida la sorveglianza su A18 e A20

Sono oltre 2,8 i milioni di euro che Anas ha investito in Sicilia per lavori tra le province di Trapani e Palermo, sulla autostrada A29 Palermo - Mazara del Vallo e sulla statale 115 «Sud Occidentale Sicula». Gli esiti delle relative gare d'appalto sono stati pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale.

Nel dettaglio, il primo appalto relativo alla A29 "Palermo - Mazara del Vallo" riguarda lavori di riqualificazione di alcuni tratti della autostrada compresi tra il km 52,000 ed il km 114,800 mediante l'installazione di barriere di sicurezza e rete di protezione sui Viadotti Galviano, Valle Croce e Fiume Freddo 4, tra le province di Trapani e Palermo, per un valore complessivo di circa 2 milioni e 100 mila euro.

In particolare, gli interventi sono previsti su entrambe le carreggiate del viadotto Fiume Freddo 4 (ubicato al km 53,140) del viadotto Valle Croce (ubicato al km 85,000) e del viadotto Galviano (ubicato al km 87,470) dove attualmente sono presenti barriere di vecchia generazione, risalenti all'epoca di costruzione delle opere; l'adeguamento previsto comporterà il rifacimento dei cordoli di ancoraggio delle barriere di sicurezza dei viadotti e l'intera sostituzione delle barriere. Nei tratti interessati dall'intervento è previsto anche il completo rifacimento della pavimentazione stradale e della segnaletica orizzontale.

L'intervento permetterà, quindi, di riqualificare un tratto autostradale di circa 900 metri molto importante, che collega sia il capoluogo siciliano che



il capoluogo della provincia trapanese con l'importante centro di Mazara del Vallo e con tutti i centri abitati della Valle del Belice, migliorando notevolmente la sicurezza per la circolazione stradale e gli standard di comfort per gli automobilisti.

L'intervento risulta inserito nel Programma degli interventi di manutenzione straordinaria di ponti, gallerie, barriere di sicurezza e sede stradale della rete di interesse nazionale gestita da Anas in Priorità 1. L'impresa aggiudicataria è la Associazione Temporanea d'Imprese Edilfalco snc - Red Control srl con sede in Napoli.

Il secondo appalto, sulla strada statale 115 Sud Occidentale Sicula, riguarderà



La A29 che collega Palermo con Trapani e con Mazara del Vallo subirà alcuni lavori di manutenzione tra il km 52 e il km 114. Lavori anche lungo la Strada Statale 115 con la sistemazione del viadotto Case Nuove nel territorio di Castelvetrano

da lavori di manutenzione straordinaria per il rifacimento dei cordoli, l'adeguamento delle barriere di sicurezza e la sostituzione dei giunti di dilatazione del Viadotto Case Nuove situato al km 84,615, in provincia di Trapani, per un importo complessivo di circa 740 mila euro.

Anche in questo caso l'intervento permetterà di innalzare, significativamente, gli standard di sicurezza del viadotto e dell'intero tratto stradale in questione. L'impresa aggiudicataria è la Impresa Pernice Impianti srl con sede in Palermo.

Intanto l'impresa Augusto s. n. c. di Montepulciano (Siena) si è aggiudicata il «Servizio di sorveglianza per in-

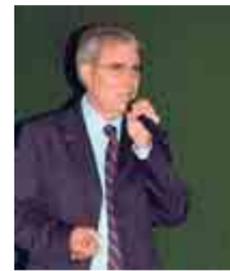
terventi urgenti ed assistenza al traffico» lungo le autostrade Messina-Palermo, Messina-Catania e Siracusa-Rosolini per un periodo massimo di 12 mesi. Lo ha reso noto il Consorzio autostrade siciliane (Cas). L'importo contrattuale definitivo è stato di 3,7 milioni di euro. «Un altro importante servizio - ha detto il presidente del Cas Rosario Faraci - riproposto per la sicurezza degli utenti. Nel rispetto dei tempi consentiti dalla normativa degli appalti si sta compiutamente procedendo alla modernizzazione della rete autostradale e dei servizi recuperando, così, il gap del passato. Anche questa spesa è sostenuta con fondi del Cas».

L'INTERVISTA

Franco Spanò (Cgil) «Il viadotto crollato ha rivelato il dramma»

Ormai è come recitare una vecchia litania: il crollo del viadotto Himerà sulla Palermo - Catania ha spezzato in due l'Isola. Dove, tra l'altro, per non viaggiare su gomma, occorre affidarsi a una rete ferroviaria costretta all'improvviso a recuperare un gap di un secolo con il resto del Paese.

«È bastato il crollo del viadotto Himerà - dice Franco Spanò, segretario generale della Filt - Cgil regionale (nella foto) - per fare emergere i drammi del trasporto in Sicilia, figli del dissesto del territorio, aggravati dalla speculazione e dall'assenza decennale di investimenti per la manutenzione. Il divario tra l'Isola e il Paese, in termini di sviluppo, integrazione, riorganizzazione e interconnessione si fa sempre più evidente. Nel settore viario il completamento della Siracusa-Gela, della SS 117 Nord-Sud e della Libertina; la realizzazione della Ragusa-Catania; gli investimenti essenziali per la mobilità e lo sviluppo della Sicilia, sono incagliati nelle difficoltà



finanziarie della Regione e del suo patto di stabilità che ne erode le disponibilità e ne pregiudica la fattibilità. Il trasporto ferroviario anche se non è in condizione di dare risposte competitive in termini di orari e sicurezza, resta sempre la modalità migliore in termini di sostenibilità. Anche nella Pa-Ct che con l'emergenza A19, ha ripreso vitalità passando da 6h di tempi di percorrenza a 3 h e 40 minuti e un numero accettabile di treni. Se si faranno i raddoppi e le velocizzazioni previsti dal Cis e dal decreto sblocca cantieri si potranno avere tempi di percorrenza e sicurezza necessari per diventare una vera alternativa al gommato sia nei collegamenti urbani soprattutto metropolitani di Palermo, Catania e Messina sia in quelli regionali di media percorrenza fra le città».

«È fondamentale - prosegue Spanò - completare i nodi di integrazione per collegare la ferrovia agli aeroporti di Palermo e Catania e con i nostri sistemi portuali accorpati e riorganizzati su dimensioni regionali. Ma la Regione taglia sempre i finanziamenti dei servizi TPL (-30% dal 2012) mettendo così in discussione la sopravvivenza di alcune aziende come la AMT di Catania. È intollerabile che il Governo Crocetta da un lato proroghi tutti i contratti di servizio al 2017 e dall'altro riduca il finanziamento di un altro 6% nel biennio, destinando oggi al questo settore meno della metà di quanto previsto dalle altre Regioni. Il sindacato, in queste settimane, ha messo in atto una mobilitazione di tutti i lavoratori del settore del TPL per sensibilizzare la Regione e impedire una drastica riduzione del personale che è ancora più incomprensibile data la grave emergenza».

PIERANGELA CANNONE



QUALITÀ E COSTANZA DA CAMPIONI.





TUOI A € 199 AL MESE*

5 ANNI DI GARANZIA | 5 ANNI DI MANUTENZIONE | 5 ANNI DI ASSICURAZIONE F/I INCLUSI

TAN 5,99% TAEG 8,14%

Esaltare il tuo business è la nostra passione. Veicoli commerciali ufficiali della UEFA Champions League.

* NISSAN NV200 VAN 1.8 BENZINA 110 CV EURO 5 A € 10.396, MESSA SU STRADA, IVA E IPT ESCLUSE. NEL PREZZO SONO INCLUSE LE 3.364 DI RIDUZIONE SUL PREZZO DI LISTINO APPLICATA DA NISSAN IN COLLABORAZIONE CON LA RETE DELLE CONCESSIONARIE CHE ADESIONO ALL'INIZIATIVA. ESEMPIO DI FINANZIAMENTO CALCOLATO SU NISSAN NV200 VAN 1.8 52 EURO 5 A € 13.370 IVA E MESSA SU STRADA INCLUSE, IPT ESCLUSA. ESEMPIO DI FINANZIAMENTO: ANTICIPO € 4.120, IMPORTO TOTALE DEL CREDITO € 9.250, 72 RATE DA € 199 COMPRESIVE, IN CASO DI ADESIONE, DI FINANZIAMENTO PROTETTO PACK INSURANCE CON 5 ANNI DI ASSICURAZIONE FURTO E INCENDIO E 5 TAGLIANDI A € 1.799. IMPORTO TOTALE DOVUTO DAL CONSUMATORE € 14.318, TAN 5,99% (TASSO FISSO), TAEG 8,14%. SPESE ISTRUTTORIA PRATICA € 300 + IMPOSTA DI BOLLO IN MISURA D'USO. SPESE DI GESTIONE PRATICA E INCASSO MENSILI E 3.364 AFFIDANZIAMENTO NISSAN FINANZIARIA. INFORMAZIONI EUROPEE DI BASE SUL CREDITO AI CONSUMATORI DISPONIBILI PRESSO I PUNTI VENDITA DELLA RETE NISSAN E SUL SITO WWW.NISSANFINANZIARIA.IT. MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE. OFFERTA VALIDA FINO AL 31/12/2015. LE IMMAGINI INSEITE SONO A SCOPO ILLUSTRATIVO. LE CARATTERISTICHE E I COLORI POSSONO DIFFERIRE DA QUANTI RAPPRESENTATI.

Gianni motors

RAGUSA Via A. Grandi Tel. 0932.257631
COMISO Via L. Sciascia, 97/99 Tel. 0932.721466
MODICA Rivenditore autorizzato Autotrucks - Tel. 0932.906719



[I PROGETTI PER MIGLIORARE LA VIABILITÀ]

Nel libro dei sogni le nuove autostrade per far volare la Sicilia

Ecco i progetti per dare una svolta all'economia

Certo, le condizioni delle autostrade dopo questo 2015 nero non sono delle migliori. Ma, almeno in teoria, in Sicilia ci sono lavori in corso importanti e determinanti che dovrebbero apportare un grande miglioramento alla viabilità regionale.

Lo sviluppo della rete stradale siciliana tende innanzitutto alla chiusura del grande anello autostradale costiero che, allo stato attuale, è completo solo lungo la costa tirrenica e la costa ionica e che, insieme alla A19 Palermo - Catania, è destinato a costituire l'ossatura infrastrutturale fondamentale della grande viabilità siciliana.

I progetti di sviluppo prevedono il potenziamento dei collegamenti viari Nord - Sud attraverso l'implementazione delle strade statali che, attraversando l'isola, uniscono la costa settentrionale alla costa meridionale.

➔ **A18 SIRACUSA - GELA.** Nella prospettiva del completamento dell'anello autostradale costiero si inserisce la A18 Siracusa - Gela, autostrada che riprende la numerazione della A18 Messina - Catania: al termine dei lavori, si svilupperà su un tracciato complessivo di 131,700 chilometri e sarà gestita dal CAS (Consorzio per le Autostrade Siciliane). Ad oggi, completamente aperto al traffico (su quattro corsie, due per senso di marcia, con relative corsie di emergenza) è il tratto di 41,500 chilometri tra Siracusa e Rosolini, ma è atteso il prolungamento sino a Gela.

L'unico progetto di difficile, se non impossibile, realizzazione è l'autostrada Gela Castelvetroano lunga 166 chilometri e il cui costo sarebbe di almeno 4 miliardi di euro

➔ **AUTOSTRADA GELA - TRAPANI.** Funzionale alla chiusura dell'anello costiero sarebbe una nuova autostrada che unisca Gela a Trapani, passando per Agrigento, Castelvetroano, Mazara del Vallo e Marsala. L'Anas ha elaborato uno studio di fattibilità e il tracciato che sostanzialmente seguirebbe il tracciato della Statale 115 sarebbe lungo 166 chilometri, con almeno 18 svincoli. Da Castelvetroano a Mazara del Vallo, invece, corre già oggi una parte del tracciato della A29 Palermo - Mazara del Vallo, per cui non ci sono nuove infrastrutture da realizzare. Per il tratto Mazara del Vallo - Trapani, è stato redatto dall'Anas un progetto preliminare. Sul tratto tra Gela e Castelvetroano siamo fermi allo studio di fattibilità, ma mancano soprattutto i fondi necessari: almeno 4 miliardi che l'Anas non ha. Si potrebbe optare per una suddivisione in 9 lotti (come per il raddoppio della Statale 640) e siamo alla fase della «classifica» della priorità. In un documento dell'Anas si legge anche che, stante le entità attuali dei traffici, nelle successive fasi di progettazione verrà anche contemplata un'ipotesi di parzializzazione dell'intervento e cioè la realizzazione di una singola carreggiata con predisposizione delle opere d'arte per un futuro raddoppio.



In alto a sinistra, lo svincolo tra Siracusa e Gela dell'autostrada Catania Siracusa Gela; a destra i lavori lungo la Statale 189 Agrigento Palermo; qui a fianco un cantiere lungo la Catania Ragusa e qui sopra un tratto aperto al traffico della Statale Agrigento Caltanissetta

➔ **ASSE NORD - SUD.** Si tratta del collegamento veloce tra Santo Stefano di Camastra (sulla costa tirrenica) e Gela. Questo importante asse viario, passando anche per Piazza Armerina, Valguarnera e Nicosia, rappresenterebbe un toccasana per la Sicilia più interna, ricchissima di tradizioni e di bellezze ambientali e culturali. Al momento sono stati realizzati solo 74 chilometri - la strada statale SS117bis - che parte da Gela e arriva a Piazza Armerina e poi

Valguarnera, per poi collegarsi con la Ss192 (della Valle del Dittaino) e allo svincolo di Mulinello sull'autostrada Palermo - Catania. a Nord, quelli che da Reitano corrono verso il Tirreno, sino a Santo Stefano di Camastra.

➔ **SUPERSTRADA PALERMO - AGRIGENTO.** Vi sono in corso anche i lavori di miglioramento delle Statali 189 e 121 nell'itinerario Palermo - Agrigento. In tutto ci sono tre lotti funzionali in cui è stata suddivisa la realizzazione della

nuova superstrada a quattro corsie, due per senso di marcia, con relative corsie di emergenza tra la A19 e Bolognetta (primo lotto funzionale) e tra Bolognetta - Lercara Friddi (secondo lotto funzionale), Lercara Friddi - Agrigento (terzo lotto funzionale). I lavori sono in corso nel tratto Bolognetta - Lercara Friddi (circa 44 chilometri), mentre negli altri due lotti le procedure sono molto a rilento.

➔ **SUPERSTRADA RAGUSA - CATANIA.**

Qui siamo alla fase progettuale con l'obiettivo di trasformare in superstrada a due carreggiate e quattro corsie (due per senso di marcia, più relative corsie di emergenza) la Ss514 di Chiaramonte e la Ss194 Ragusana, nel tratto compreso tra lo svincolo con la Ss115 (in prossimità dello svincolo di Lentini, sull'autostrada Catania - Siracusa) e lo svincolo con la Ss114 (in prossimità di Comiso), con il collegamento tra l'attuale Ss514 e l'aeroporto di Comiso. Un tracciato complessivo di 68 chilometri (solo in parte coincidente col tracciato attualmente esistente), con 4 corsie di marcia, 13 svincoli a livelli sfalsati, 35 viadotti (per complessivi 4100 metri di lunghezza), 16 gallerie naturali (per complessivi 2750 metri di lunghezza), 7 gallerie artificiali (per complessivi 700 metri di lunghezza), 20 tra cavalcavia e sottovia per gli attraversamenti dell'asse principale da parte della viabilità

interferente. Il costo complessivo dell'opera è di poco più di 800 milioni di euro, di cui il 55% a carico dei privati, il 18% a carico dell'Anas e il restante 27% a carico della Regione.

L'Anas ha aggiudicato il project financing della concessione delle attività di progettazione (definitiva ed esecutiva), realizzazione e successiva gestione per 40 anni della superstrada. Entro 12 mesi, il raggruppamento di imprese (Silec, Egis, Mec,

Tecnis e Maltauro) che si è aggiudicato l'appalto dovrà presentare il progetto definitivo (implementazione del progetto preliminare già da tempo redatto dallo stesso gruppo di imprese). Dopo la validazione di esso da parte dell'ANAS, si potrà stilare in tempi rapidi il progetto esecutivo da sottoporre al vaglio finale della Conferenza dei servizi che riunisce intorno allo stesso tavolo tutti gli enti interessati alla realizzazione dell'opera. Quattro gli anni di lavoro previsti.

➔ **SUPERSTRADA AGRIGENTO - CALTANISSETTA.** Questo importante intervento riguarda la costruzione di una superstrada (a quattro corsie, due per senso di marcia, con relative corsie di emergenza e sezione stradale complessiva pari a 23,5 metri) che, partendo da Porto Empedocle e passando per Agrigento, raggiungerà Caltanissetta e - proseguendo oltre - l'autostrada A19 Palermo - Catania.

La realizzazione della nuova superstrada Agrigento - Caltanissetta è stata suddivisa in due lotti funzionali: Porto Empedocle - Canicattì (primo lotto funzionale, 44 chilometri, 490 milioni di euro) e Canicattì - autostrada A19 (secondo lotto funzionale, 990 milioni di euro). Per quanto riguarda il primo lotto funzionale ci sono una trentina di km già aperti al traffico. L'obiettivo è terminare i lavori entro la metà del 2016. Per quanto riguarda - invece - il secondo lotto funzionale (che prevede anche la costruzione di una lunga galleria che passerà sotto Caltanissetta e di cui parliamo in un altro articolo in questo stesso speciale, ndr), il cantiere è stato aperto nell'aprile 2012: tre gli anni di lavoro previsti per raggiungere da Canicattì l'autostrada A19 Palermo - Catania.

www.lucaautosrl.it

LUCAAUTO®

S.S. 117 bis Gela - Catania

[INFRASTRUTTURE ED ECONOMIA]



«Se i camion e Tir rimangono bloccati si ferma l'economia»

L'allarme di Giuseppe Richichi presidente Aias

PIERANGELA CANNONE

«Il malessere attuale porterà al collasso della categoria». Così esordisce Giuseppe Richichi, presidente Aias (Associazione imprese autotrasportatori siciliani) nell'ennesimo tentativo di marcare l'allarme del mondo dei trasporti. Stiamo parlando di un'isola, la Sicilia, già spezzata in due dopo il crollo del viadotto Hимера sull'autostrada Palermo - Catania e che sembra frantumarsi poco a poco. La recente frana lungo l'autostrada Messina - Catania, infatti, ha comportato la paralisi della mobilità siciliana su quella che era l'unica arteria percorribile per il traffico commerciale e passaggio obbligato per il collegamento con la Sicilia occidentale. Sebbene il Governo abbia riconosciuto lo Stato di emergenza dei trasporti in Sicilia e stanziato 30 milioni di euro per affrontare l'emergenza del viadotto Hимера, all'atto pratico «nulla si muove», a detta di Richichi. Il rischio è che anche la frana che ha interrotto l'autostrada A18 Messina - Catania, all'altezza di Letojanni, si trasformi in un'emergenza dai tempi lunghissimi come nella Palermo - Catania.

«La situazione - dice il presidente - è disastrosa: non esiste alcun criterio di sicurezza; la frana sulla A18 è stata un disastro annunciato che ha leso le aziende del settore. Il mondo dei trasporti è cardine per l'intera economia di un territorio e se i camion restano bloccati, tutto il sistema va in tilt».

«La categoria - prosegue - è bistrattata. Se non ci sarà un fronte comune tra chi produce, chi trasporta e chi consuma; andremo davvero al collasso. È mai possibile che in una società civile, nessuno si assuma le proprie responsabilità? Bisogna

convincersi, ormai, che siamo soggetti a un cambiamento climatico che impone un adeguamento sia delle strutture sia delle infrastrutture: autostrade, tangenziali, strade provinciali devono essere a norma. È increscioso che a ogni temporale i nostri trasporti camminino in mezzo al fango». «La colpa dell'immobilismo politico è anche nostra, ovvero di ognuno di noi che ancora non si è ribellato; se a ciò aggiungiamo le lungaggini della burocrazia, e la mancanza di progettualità, il connubio diventa catastrofico. E così, ad esempio, ci ritroviamo a Catania con un polo logistico, un'opera da 35 milioni euro, che rimane in attesa delle operazioni di collaudo per l'avvio, ma che la "politica" ha deciso di abbandonare».

«Per non parlare - conclude Richichi - di tutti quei progetti incompiuti. Tempo addietro, ad esempio, era stata valutata la necessità di una terza corsia nelle tangenziali etnee, così da ridurre il traffico e, quindi, i tempi di percorrenza, con ovvi benefici di tempo e costi. Progetto sfumato di un'opera infrastrutturale indispensabile alla mobilità del bacino etneo: perché? Ennesimo interrogativo che ci fa capire come sia possibile erigere cattedrali nel deserto solo quando la volontà politica lo ritiene doveroso per scopi non comuni. Un esempio per tutti? L'area di sosta di Melilli che, da quando è stata edificata a oggi, non ha portato incrementi né nell'occupazione né per volumi di traffico. Mentre nell'area di sosta di Catania è talmente alta la richiesta, per cui gli spazi esistenti non sono più sufficienti. Ecco la necessità di politici seri, che sappiano gestire le infrastrutture nel modo corretto. L'intenzione di ampliare i porti è inutile se le merci restano ferme per assenza di mezzi e l'impraticabilità delle strade».

«Perché il polo logistico di Catania resta senza il collaudo? Perché si è arenato il progetto per la terza corsia delle tangenziali etnee?»



I problemi del settore del trasporto rischiano di avere conseguenze pesanti anche sull'intera economia siciliana

UBRIACHI ALLA GUIDA? CONTROLLI DELLA SALIVA

Anche a Palermo, così come in altre 13 province d'Italia, a partire fino a metà dicembre, saranno svolti servizi di controllo per il contrasto della guida in stato di alterazione psico-fisica, utilizzando, tra l'altro, apparecchiature fornite dalla Fondazione per la sicurezza stradale Ania, che consentono di effettuare un primo screening sulla saliva, prelevata in modo non invasivo e nel rispetto della dovuta riservatezza e previo consenso informato del conducente. Il contrasto del fenomeno della guida in stato di ebbrezza o di alterazione dopo aver assunto sostanze stupefacenti rappresenta una delle aree di intervento pubblico su cui l'Ue ritiene debba concentrarsi l'attenzione degli stati membri per raggiungere l'obiettivo della riduzione degli incidenti stradali nel decennio 2009-10. A partire dallo scorso mese di maggio e per tutta l'estate, in 19 province d'Italia sono stati attivati servizi finalizzati ad accertare le condizioni psicofisiche dei conducenti attraverso apparecchiature portatili con personale della Polizia Stradale, personale sanitario della Polizia di Stato, personale degli Uffici di Prevenzione Generale e dei Cinofili.

IL DATO

Sorpresa: il prezzo delle assicurazioni è sceso anche in Sicilia

Se il Sud è sempre stata l'area più cara in cui assicurare la propria automobile, con il calo dei premi la situazione in Sicilia sta evolvendo in positivo tanto che a settembre 2015 il costo medio di una polizza è stato pari a 529,70 euro, poco più di 18 euro rispetto al premio medio nazionale (511,44 euro).

Secondo l'Osservatorio RC Auto sulla Sicilia di Facile.it (<http://www.facile.it/assicurazioni.html>) e Assicurazione.it, i costi delle polizze sono scesi del 25,49% in un anno (a livello nazionale il calo si è fermato al -20,55%).

«Le buone notizie non sono finite per gli automobilisti siciliani - ha dichiarato Mauro Giacobbe, amministratore delegato di www.facile.it - Con il contrassegno elettronico entrato in vigore lo scorso 18 ottobre, le compagnie risparmieranno tra i 2

e i 3 euro sui costi di ciascuna polizza; moltiplicando questo dato per il numero di contratti attivi nel Sud Italia per il solo settore auto, si arriva ad una cifra che si aggira attorno ai 25 milioni di euro. Complice anche la propensione degli assicurati a utilizzare sempre meglio gli strumenti di confronto, è ragionevole ipotizzare che queste risorse verranno reimpiegate dalle compagnie, almeno in buona parte, per attirare i clienti con tariffe sempre più vantaggiose».

LE VARIAZIONI PROVINCIALI. Stando ai dati emersi dallo studio effettuato la provincia che da settembre 2014 a settembre 2015 ha visto scendere maggiormente i premi RC auto è Messina: qui la riduzione è stata pari al 32,12%, con un premio medio di 577,39 euro che, nonostante ciò, rimane il più alto della Sicilia. Anche Catania ha superato la soglia del risparmio del 30%, con un calo annuale pari al -30,31% che però non basta a toglierla dalla seconda posizione per il costo delle polizze (568,21 euro l'anno). La provincia in cui, di contro, assicurare i veicoli costa di meno è risultata ancora una volta Enna con una media di 392,19 euro, l'unica a non aver superato la soglia psicologica dei 400 euro. Benché la provincia di Siracusa abbia registrato il calo annuo più contenuto della Sicilia (-19,35%), la provincia è seconda sul podio della convenienza: qui le polizze a settembre 2015 sono costate in media 453,54 euro. Terza in classifica per i premi più bassi è Agrigento dove il premio medio registrato dal portale è stato pari a 497,92 euro.



LA. EUROGROUP S.R.L. DI LAZZARO ANTONIO



SCONTO SU TUTTA LA



GAMMA PRONTA CONSEGNA



AFFRETTATI !!

VENDITA VEICOLI NUOVI E USATI - ALLESTIMENTI E CARROZZERIE SU QUALSIASI TELAIO

VI ASPETTIAMO ANCHE NELLA NUOVA SEDE DI ISPICA

SUCCURSALE: C.da San Giovanni S.S 115 - ISPICA/ROSOLINI SEDE: C.da Vignarelli (zona artig.) - Floridia (Sr)

Tel./Fax 0931 545043 - Cell. 329 9693499 - Mail: antoniolazzaro2013@libero.it

www.lazzaroantonio.net

Viaggiare in treno da Palermo a Catania in meno di due ore

Allo studio l'Alta Velocità leggera: obiettivo i 200 km/h

Anche la rete ferroviaria siciliana nei prossimi anni potrebbe subire miglioramenti sia strutturali ma anche e soprattutto in termini di tempi di percorrenza.

➔ **LINEA CATANIA - PALERMO.** Per collegare le due maggiori aree metropolitane siciliane, il progetto originario di Rfi - Rete Ferroviaria Italiana prevedeva un tracciato che, partendo da Castelbuono (sulla linea Messina - Palermo) e correndo sotto il massiccio montuoso dei Nebrodi attraverso una galleria di ben 45 chilometri, raggiungesse prima Catenanuova e poi Catania. Un'opera che sarebbe costata 5 miliardi di euro e che avrebbe ridotto i tempi medi di percorrenza tra Catania e Palermo dalle quasi tre ore (con il Minuetto entrato in servizio dopo il crollo del viadotto Hимера) a soli 78 minuti (1 ora e 18 minuti). Ma era un'opera faraonica e che aveva anche tempi di realizzazione molto lunghi (prima cantieri aperti nel 2020 e durata dei lavori almeno venti anni). Poi oltre questione dei costi c'era anche la questione ambientale perché l'impatto sui Nebrodi, che sono un parco naturale sarebbero stati devastanti. La Regione Siciliana allora decise di fare suo un progetto presentato dalla Fondazione Sabir nel 2009 in grado - sulla carta - di garantire un buon risultato a fronte di costi e di tempi di realizzazione decisamente più accettabili, per di più con un

tracciato tale da non escludere l'entroterra e la parte meridionale della Sicilia.

Il progetto Sabir comportava costi di realizzazione per circa 2,5 miliardi di euro e lavori distribuiti in tre fasi. La prima, immediatamente realizzabile a costo zero, prevedeva la razionalizzazione degli orari, con l'eliminazione di alcune fermate e la via libera alla percorrenza alla massima velocità possibile: il tempo complessivo sarebbe così passato da 270 a 200 minuti. La seconda fase, dal costo di circa 200 milioni di euro, prevedeva l'acquisto di treni più veloci (almeno cinque) e l'eliminazione di un grosso numero di passaggi a livello stradale: il tempo di percorrenza sarebbe sceso così a 150 minuti.

La terza fase, cosiddetta strategica, avrebbe consentito di ridurre il tempo del collegamento sino a 100 minuti, attraverso una ulteriore spesa di 2,3 miliardi di euro da destinare al raddoppio della tratta Catania - Enna, all'acquisto di un numero maggiore di nuovi treni, alla soppressione di una maggior quantità di fermate intermedie e di passaggi a livello stradale.

Rfi, per bocca del suo presidente Dario Lo Bosco, nel corso di un seminario organizzato dall'Assessorato Regionale alla Mobilità aveva anche comunicato la decisione di realizzare sulla linea Catania - Palermo una «alta velocità leggera»: in pratica, una velocità di marcia dei convogli ferroviari pari a



circa 200 km/h. Con un costo complessivo stimato di 1 miliardo, 5 anni di cantiere, 270 km di lunghezza e l'inclusione di Enna e Caltanissetta nel percorso. Alla fine è questo il progetto che sembra più concreto perché avere risposto in pieno a tutte le perplessità suscitate dal progetto originario di Rfi. La linea si svilupperà dunque in parte tra Catania Bicocca e Catenanuova in affiancamento alla linea esistente e in parte tra Catenanuova e Pollina in variante. Un'al-



In alto la mappa della Sicilia e delle linee ferroviarie ad alta velocità leggera che dovrebbe consentire il collegamento tra Palermo e Catania in meno di due ore. Qui a fianco il minuetto che già da ore, dopo il crollo del viadotto Hимера lungo la A19, e il potenziamento delle corse dei treni, ha consentito un abbattimento dei tempi di percorrenza tra le due aree metropolitane siciliane

tra ipotesi che sostanzialmente avrebbe escluso Caltanissetta dal tracciato dell'alta velocità leggera ha trovato le proteste della comunità nissena che, ovviamente, ha detto no ad ogni possibile bypass del territorio che ne avrebbe aggravato l'isolamento infrastrutturale

➔ **LINEE MESSINA - PALERMO E MESSINA - SIRACUSA.** La situazione di partenza, esistente sino a qualche anno fa, vedeva tutte e due

queste linee caratterizzate da un binario unico elettrificato. Gli interventi in corso sono tutti finalizzati al loro raddoppio, allo scopo di poter garantire collegamenti più frequenti e rapidi tra le tre aree metropolitane dell'Isola (Catania, Messina, Palermo).

➔ **IL PASSANTE FERROVIARIO DI PALERMO.** Tra gli interventi di sviluppo della rete Rfi in Sicilia, merita sicuramente grande attenzione i lavori che attualmente interessa-

no il nodo ferroviario di Palermo. La realizzazione del nuovo passante ferroviario palermitano rappresenta infatti uno degli assi portanti di quella trasformazione della rete di trasporto pubblico che - attraverso il potenziamento del servizio ferroviario metropolitano, collegato e integrato con linee tram, bus e parcheggi di interscambio - caratterizza tutte le grandi aree metropolitane italiane e dunque anche la metropoli palermitana.

■ COSÌ LE MERCI SI MUOVONO NELL'ISOLA



L'INTERPORTO DI CATANIA

Una fondamentale importanza per garantire la intermodalità delle merci ce l'hanno gli interporti.

Si tratta di un'infrastruttura destinata alla movimentazione delle merci. Più precisamente, per interporto si intende un'area in cui - all'interno di un unico complesso - si concentrano magazzini, imprese di logistica e autotrasporto, una dogana e un terminal ferroviario, il tutto a pochi metri di distanza.

È proprio qui, negli interporti, che assume forma concreta quell'ampio concetto appunto di intermodalità che sempre più oggi ispira i progetti di trasporto sostenibile delle merci: è negli interporti che le merci entrano ed escono, mutando il proprio mezzo di trasporto. Lo scopo è sempre quello di gestire in modo integrato il trasporto a lungo raggio e la distribuzione locale delle merci:

Gli interporti siciliani, il luogo dove si realizza l'intermodalità

le merci giungono nell'interporto a bordo di mezzi di grandi dimensioni (treno o camion per trasporto a lungo raggio, nazionale e internazionale); all'interno dell'interporto esse vengono poi stoccate e immagazzinate, per essere alla fine smistate e distribuite tramite mezzi adatti alla piccola distribuzione urbana, metropolitana e regionale. Maggiore rapidità di distribuzione, minori costi di gestione, migliore qualità della vita all'interno dei grandi centri urbani e metropolitani, liberati dall'assedio dei mezzi pesanti: questi, in sintesi, i benefici

che una rete coordinata di interporti riesce a garantire.

In Sicilia, è in cantiere la realizzazione di due interporti collocati nei punti nodali (sia in entrata che in uscita) del trasporto merci a livello regionale: l'interporto di Catania-Bicocca e l'interporto di Termini Imerese.

In entrambi i casi, realizzazione e gestione competono alla Sis - Società Interporti Siciliani SpA.

E nell'ambito di questo tema il trasporto merci su rotaia è parte fondamentale di quell'ampio concetto di intermodalità che trova concreta ap-

plicazione nella costruzione degli interporti, strutture attraverso le quali le merci passano da una modalità di trasporto all'altra (da gomma a lungo raggio a gomma per la distribuzione, da gomma a rotaia, da rotaia a gomma).

Ebbene, il ruolo che Rfi gioca in questo ambito è certamente importante; infatti, oltre a gestire la rete ferroviaria propriamente detta, Rfi controlla o partecipa a diverse società di realizzazione e/o gestione di terminal interportuali. Per quanto concerne la Sicilia, Rfi detiene ad esempio il 33,33% della società Terminal Tre-

mestieri S. r. l. e il 50% della società NET - Network Terminali Siciliani. La Terminal Tremestieri S. r. l. è stata costituita per provvedere allo svolgimento e alla fornitura di tutte le operazioni e i servizi portuali attinenti all'approdo delle navi (che svolgono attività di traghettamento attraverso lo Stretto di Messina) presso il terminal merci che sorge a Messina a Tremestieri. La durata della società è fissata fino al 2050. La NET - Network Terminali Siciliani, società costituita il 23 febbraio 2007, ha invece come oggetto sociale la realizzazione e la gestione del Polo Intermodale di Catania Bicocca. L'obiettivo dei soci fondatori (Rfi e Sis - Società degli Interporti Siciliani) è quello di portare a sintesi, attraverso tale veicolo societario, in un'unica infrastruttura integrata, asset, progetti di sviluppo e servizi che attualmente interessano e/o sono previsti nell'area interportuale di Catania Bicocca.

www.italtrade.com
info@italtrade.com

italtrade

trasporti • depositi • spedizioni

Il tuo business multimodale

CONVENIATO CON I SERVIZI DI LOGISTICA SEMPRE AL SICURO • SEQUITO PASSO DOPO PASSO

Catania
 Via Strada, 9 Z. I. 95121 Catania
 tel. +39 095 59 1852
 fax. +39 095 591551

Maranello
 Via Fonda, 85, 41053 Maranello (Mo)
 tel. +39 0536 947974
 fax. +39 0536 947972

[AEROPORTI]

MONDO
trasporti

Fontanarossa aprirà il «cantiere Morandi» per il «terminal B»

Problema della pista: il 3 novembre Riggio a Catania

TONY ZERMO

Non c'è dubbio che l'aeroporto di Catania, che serve sette province su nove, è il più appetibile dai «cacciatori di scali», cioè da quelli che vogliono acquistare aeroporti perché conoscono il mestiere e sanno fare business. O almeno dicono così. Fontanarossa il più appetibile perché i siciliani sono costretti a prendere l'aereo, non potendo affidarsi al treno, né all'autostrada. Purtroppo noi siciliani abbiamo delle «sudditanze» per la nostra perifericità geografica e a causa dell'abbandono dello Stato, per cui davanti ai 3.300 metri dello Stretto dobbiamo ricorrere ai traghetti privati, e di fronte alla necessità di partire non possiamo che affidarci all'aereo. Forse tra 50 anni la situazione cambierà e noi siciliani non avremo più la «sindrome della lontananza», ma intanto non possiamo altro che prendere il volo.

La Sac che gestisce l'aeroporto di Fontanarossa e che partecipa in posizione rilevante alla Soaco di Comiso, l'aeroporto che completa l'asse orientale, non ha quindi problemi di eventuali crisi, semmai ha problemi di sviluppo essendo arrivata a quota 7 milioni di passeggeri. Si prevede che entro il 2020 possa arrivare ai 10 milioni di passeggeri. È a questo punto occorre provvedere ad allargare gli spazi. Per questo c'è lo scalo Morandi che era stato messo in soffitta e che ora sta per essere ripristinato e che dovrebbe diventare il terminal B. Il progetto è già pronto e costerebbe più di 100 milioni di euro. La copertura finanziaria



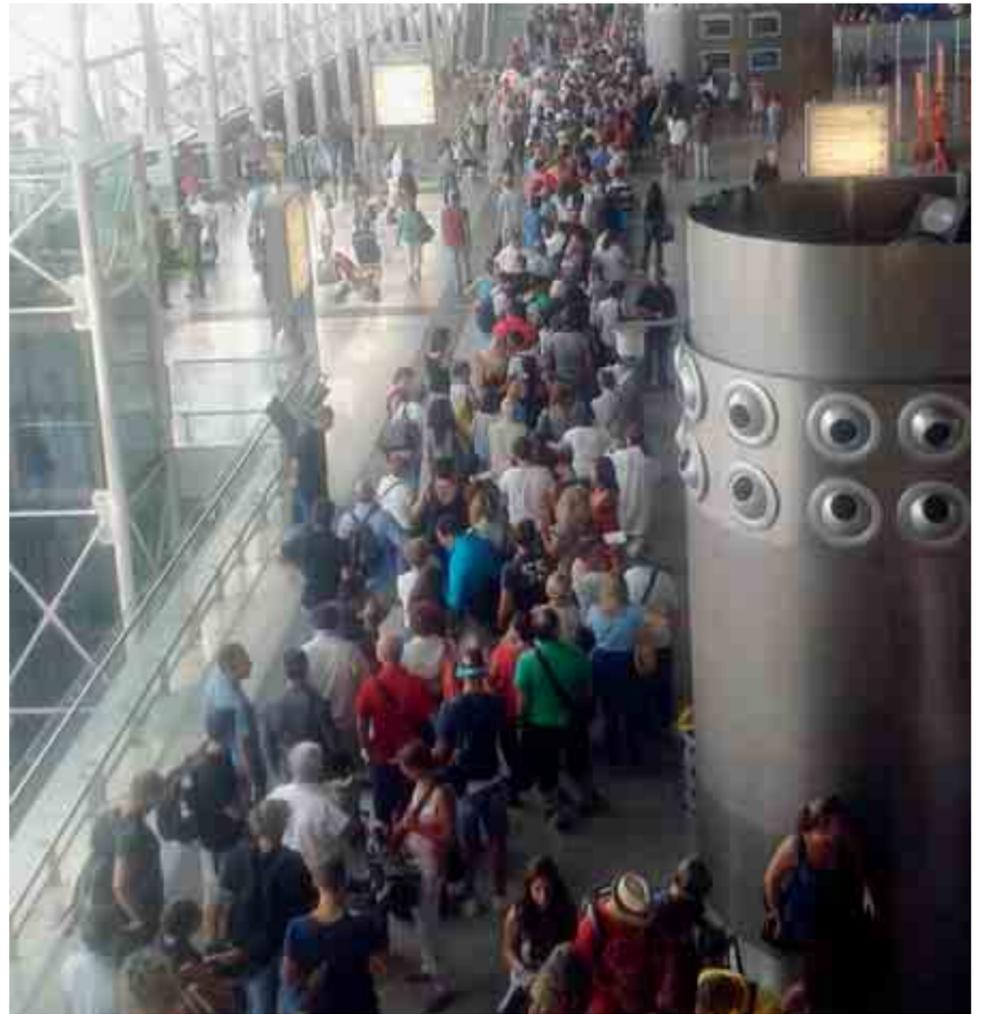
VITO RIGGIO, PRESIDENTE DELL'ENAC

Il presidente dell'Enac, Vito Riggio, verrebbe a Catania il 3 novembre, anche per parlare con il sindaco Enzo Bianco. C'è una promessa del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, c'è anche una disponibilità della Sac di versare 30 milioni in questo progetto riguardante la seconda pista, ma resta il fatto che non sarà facile trovare oltre 200 milioni di euro. Bisognerà spostare il nodo ferroviario, interrare la linea ferrata per qualche centinaio di metri in modo che la nuova pista possa attraversarla. A questo si aggiunge la creazione di una stazione ferroviaria «Fontanarossa», in modo che il treno e la stessa metropolitana possano sbarcare i passeggeri diretti all'aeroporto: e poi ci arriveranno con il «people move», cioè con una sorta di «tapis roulant».

Uno dei motivi per i quali la Sac vuole quotarsi in Borsa è quello di reperire fondi per le opere da realizzare. Come sapete, la concessione quarantennale data dall'Enac alla Sac prevede lavori per oltre 600 milioni. Va bene che ci sono davanti quasi 40 anni di attività, ma resta egualmente un impegno molto gravoso. Ora sull'approdo in Borsa non ci sono ancora tempi stabiliti e magari è nata qualche perplessità, visto che l'aeroporto di Bologna, che ha poco meno dei passeggeri di Catania, ha ottenuto in Borsa circa 200 milioni: cioè non molto rispetto alla valutazione data a suo tempo da un perito allo scalo di Fontanarossa (400-450 milioni). Quindi c'è tutta una situazione finanziaria da valutare bene. L'Enac è favorevole alla quotazione in Borsa perché è sem-

sembra assicurata. Quando anche lo scalo Morandi entrerà in funzione non ci dovrebbero essere più affollamenti eccessivi. Insomma, il «cantiere aeroporto» dovrebbe aprire a breve. Diceva l'ex amministratore delegato Vittorio Fanti che «se in un aeroporto non spuntano le gru si vede che ha perso la sua carica vitale».

Il problema più complesso è però quello che riguarda la nuova pista che dovrebbe essere più lunga di 500 metri di quella attuale di 2.600 metri, grazie a un progetto avveniristico che prevede lo scavalco della linea ferroviaria. Il progetto di Italferr sarebbe già pronto, ma non ci sono i soldi.



pre stata a favore della vendita degli aeroporti ai privati, visto che gli enti locali non hanno sufficienti risorse proprie: nel caso di Fontanarossa credo che bisognerà valutare bene se il gioco valga la candela. Intanto una nota di merito per quelle gigantografie degli aspetti più belli della Sicilia nel corridoio degli arrivi: ma ci volevano anni per pensarci?

Il nuovo aeroporto di Comiso è una bella realtà: va sui 350 mila passeggeri

nel 2015 con un incremento del 24% rispetto all'anno precedente (ma per arrivare al pareggio ce ne vogliono almeno 500 mila) e il prossimo volo quotidiano di Ryanair per Malpensa (comincerà il 1° dicembre) potrà aiutare. A Linate vola da tempo Alitalia con un quadrisettimanale. In aprile partirà poi il nuovo volo per Dusseldorf con i biglietti già in vendita a bassissimo prezzo. «Il problema del costo dei controllori di volo - dice il

presidente Dibennardo - è coperto fino a marzo dallo stanziamento della Regione. Nel frattempo il ministero dovrebbe stabilire che i controllori di volo vengano pagati con una quota della tariffa aeroportuale. E questo varrà per tutti gli aeroporti. In sostanza il ministero valuta la tariffa dell'Enav e poi sarà lo stesso ministero a darci il via libera e a dirci il quantum. Non è una procedura che dobbiamo attivare noi».



F.LLI PUGLISI
CARROZZERIE

.....e la storia diventa arte

Auto sostitutiva

VERNICIATURA CARROZZERIA
GARANZIA A VITA



SPECIALIZZATI ALFA-LANCIA
AUTORIZZATO FIAT

Convenzionato con:

UNIPOLSAI - ZURICH - AXA - ALLIANCE GROUP - GENIALLOYD - SARA - CATTOLICA

sede unica:

Via V. E. Orlando, 155 - CATANIA Tel./Fax 095.430325

succursale:

Via Cagliari, 34 - Via Napoli, 11 - CT Tel. 095.507605 - Fax 095.430325

cell. 346.6341898

www.paginegialle.it/puglisifili

e-mail: OZZERIO1@autocarrozzeriapuglisi.191.it ufficiopuglisi@gmail.com



Tutta la qualità
che esiste su strada.
Da oltre 50 anni al tuo servizio.

www.palmeripneumatici.it

[AEROPORTI]

Palermo prende quota, Trapani arranca

Nel capoluogo isolano passeggeri e voli in aumento, il secondo costretto a «condividere» le piste

MARIZA D'ANNA

Gli aeroporti «Falcone e Borsellino» di Palermo e «Vincenzo Florio» di Birgi continuano a vivere floride stagioni nonostante le oggettive differenze tra i due scali e le problematiche diverse connesse con le due società di gestione.

Per l'aeroporto di Palermo continua il trend di crescita che ha caratterizzato tutto il 2015: infatti a settembre, e per il terzo mese consecutivo, è stato superato il tetto di mezzo milione di passeggeri in transito, mille in più al giorno rispetto al 2014. Un record storico dicono dalla società Gesap che gestisce lo scalo e anche l'ingresso di nuove tratte per compagnie aeree accreditate va in questa direzione. L'ultima è stata quella della British Airways che, proprio un paio di giorni fa, ha annunciato di voler creare una nuova rotta di collegamento diretto da Londra a Palermo. «È la conferma del ritrovato interesse del mercato turistico ed imprenditoriale per la nostra città e conferma il ruolo strategico dell'aeroporto Falcone-Borsellino nella rinnovata gestione Gesap», ha dichiarato il sindaco Leoluca Orlando. Il nuovo collegamento della British Airways tra Londra Heathrow e Palermo partirà il 2 maggio del prossimo anno.

Secondo i dati ufficiali nel mese di settembre sono state 516.296 le presenze nello scalo aereo palermitano, +7% rispetto a settembre 2014 (482.567) e ottimo è stato l'andamento dei flussi passeggeri in entrata e in uscita durante i week-end, con punte di 62mila presenze.

Ma viene sottolineato come la crescita del traffico passeggeri è stata progressiva durante tutto l'anno. Il vero exploit si è registrato in estate: ad agosto le presenze sono state 574.104 e a luglio poco meno, 555.427. Anche per il traffico internazionale si registrano aspetti positivi con un +4 per cento mentre la quota extra Unione Europea si innalza fino al 23 per cento. In nove mesi, il totale dei passeggeri internazionali in transito ha raggiunto quota 850mila, con una stima in crescita nei prossimi mesi fino a raggiungere il milione. Il totale dei passeggeri da gennaio a settembre sale a 3.774.685, +5,34% rispetto allo stesso periodo del 2014. «I risultati di settembre confermano le nostre aspettative» ha detto Fabio Giambone,

presidente della Gesap. In questa stagione siamo riusciti a mettere sul mercato ben settanta collegamenti verso mete nazionali e internazionali, l'estensione della tratta per New York. Per non parlare del volo sperimentale diretto con Seoul, che stiamo cercando di inserire nella programmazione del 2016».

Diverso il discorso che riguarda l'aeroporto «Vincenzo Florio» di Birgi che in questi giorni divide le piste militari con la grande esercitazione della Nato, iniziata lo scorso mercoledì e che andrà avanti fino al 6 novembre. Dagli accordi tra militari e Airgest, presi precedentemente, il traffico civile non dovrebbe subire rallentamenti o disagi e fino ad oggi gli impegni sembrano rispettati. Birgi, ha sofferto di più in questo anno per problematiche legate alla società di gestione dopo l'uscita dell'ex Provincia e le difficoltà della Regione di assumere posizioni decise. Nel periodo gennaio-agosto lo scalo ha accolto 1.086.098 pas-

Il leggero arretramento di Birgi attribuibile anche agli effetti di un accordo sempre da confermare con la compagnia irlandese Ryanair, monopolista dello scalo, ai problemi sorti rispetto al rinnovo del Consiglio di amministrazione di Airgest e alle difficoltà dei Comuni e della Provincia a onorare gli impegni

sseggeri, nonostante il -10% di movimenti, il traffico passeggeri registra un lievissimo calo del -0,39%. Dal gennaio dell'anno scorso al dicembre aveva registrato un numero complessivo di passeggeri accolti pari a 1.598.571. Quindi una lieve diminuzione dovuta anche ad un accordo sempre da confermare con la compagnia irlandese Ryanair, monopolista dello scalo. I problemi sono sorti anche rispetto al rinnovo del nuovo consiglio di amministrazione di Airgest e alle difficoltà reali dei comuni della provincia a dover onorare gli impegni presi con la società di marketing Atm, problemi legali ai bilanci e a volontà politiche ballerine.

Intanto dagli inizi di ottobre, Franco Giudice è il nuovo presidente dell'Airgest. La nomina è stata indicata dal governatore Crocetta in accordo con il capo del Governo. Giudice, ex direttore generale dell'Aeroporti di Roma, è stato anche in Alitalia, Air One e Eurofly. E la Regione ha anche indicato un nuovo componente del cda, Fulvio Bellomo mentre si è in attesa di conoscere la "quota rosa".

Gli imprenditori trapanesi guardano con una certa attenzione il nuovo cda temendo che, essendo composto da molte persone che hanno altri incarichi, possano dare poca attenzione possono dare ad un aeroporto che vive una fase delicata, soprattutto nei confronti del rapporto con Ryanair. La compagnia irlandese ha già annunciato la riduzione dei voli da e per Trapani a partire dall'estate 2016. Tra i voli cancellati, anche una tratta considerata tra le principali, quella che collega Trapani a Parigi. E a nulla sono valse le trasferte a Dublino di due sindaci del trapanese, Giacomo Tranchida (Erice) e Domenico Venuti (Salemi) per cercare capire le intenzioni strategiche nei confronti del territorio trapanese. Ryanair ha una posizione precisa: se i Comuni non pagano, la compagnia diminuirà il suo impegno.

Esercitazione Trident Juncture

Birgi «cuore» della Nato

Si è aperta nei giorni scorsi all'aeroporto di Trapani-Birgi, sede del 37° Stormo dell'Aeronautica militare, l'operazione Nato "Trident Juncture 2015". Si tratta della più grande esercitazione Nato dopo la fine della Guerra Fredda e l'aeroporto di Birgi, fino al 6 novembre, ne sarà la base operativa. I vertici militari hanno, comunque, già assicurato che l'esercitazione non provocherà problemi o limitazioni al traffico civile. Lo spazio aereo e terrestre interessato all'imponente esercitazione è quello di Italia, Spagna e Portogallo, nonché il Mediterraneo centrale. Da Birgi, a partire da mercoledì, decollano velivoli da trasporto e aerei spia per simulare attacchi contro unità navali, sottomarini e target terrestri e per testare i nuovi sistemi di distruzione di massa. Comitati di cittadini e associazioni hanno organizzato iniziative di protesta contro le esercitazioni, che culmineranno in una manifestazione regionale in programma a Marsala il 31 ottobre, alle 15 sul lungomare Boeo nello spiazzale del monumento ai Mille. L'esercitazione impegna 36mila militari, 30 Paesi, 140 aerei e 60 navi. Nei cieli del Tirreno meridionale si alzeranno in volo 30 aerei tra caccia F16 (di stanza in Canada, Grecia e Polonia), nonché Amx, Eurofighter e Tornado. Tutte le operazioni si svolgeranno sorvolando il mare aperto, lontano dai centri abitati. Il sottosegretario alla Difesa, Giacomino Alfano, ha smentito che la scelta di Trapani sia una sorta di "ripiego", dopo le proteste dei pacifisti in Sardegna: «Si tratta di una scelta logistica. Trapani, ritenuta la sede naturale più idonea per ospitare l'esercitazione, era infatti già stata prescelta». Il vicesegretario generale della Nato, l'ambasciatore Alexander Vershbow, ha rimarcato che questa esercitazione «è di vitale importanza per la sicurezza».



L'area arrivi di Palermo (foro grande) e quella partenze di Trapani

COMPLETATA LA RIQUALIFICAZIONE NEI GIORNI IN CUI L'ENAC HA APPROVATO IL MASTER PLAN

La torre di controllo di Fiumicino torna a dirigere lo «scalo d'Italia»

A circa 25 anni dall'ultima ristrutturazione, la Torre di controllo dell'aeroporto di Fiumicino si è rifatta il look e venerdì, con la fine dei lavori, è tornata a spiccare sullo scalo con gli inconfondibili colori bianco e rosso. I lavori, durati circa 9 mesi, hanno riguardato sia gli interni sia l'esterno, dove è ancora più evidente la "chiocciola", il logo Enav che presenta ora la nuova versione col tricolore. Opera di Riccardo Morandi, uno degli ingegneri più famosi del '900, e già riconosciuta di valore storico dal Ministero dei Beni Culturali, la Torre è diventata uno dei simboli del Leonardo da Vinci fin dall'inaugurazione nel 1960. Da qui viene gestito 24 ore su 24 il traffico aereo di Fiumicino pari a 320.000 movimenti all'anno, circa 900 al giorno con picchi di 90 all'ora. Come dire, un decollo/atterraggio ogni 40 secondi. Vi provvedono 65 controllori del traffico aereo, insieme con 12 tecnici meteorologi, con il supporto di circa 20 tra funzionari operativi, tecnici e amministrativi, e circa 50 tecnici specialisti, tutto personale del Gruppo Enav, per un totale di circa 150 unità. La ristrutturazione non ha mai influito sull'operatività dello scalo. I lavori nelle sale operative, completamente ristrutturate, sono stati infatti eseguiti prevalentemente di notte, nella fascia oraria da mezzanotte alla 5 quando il traffico aereo sullo scalo è assai ridotto. Tra gli interventi effettuati, la sostituzione delle grandi vetrate esterne: di ultima generazione, sono composte da una tempera speciale che garantisce ottima visibilità, resistenza, antiriflesso e maggiore coibentazione. Completamente ristrutturate anche la scala

antincendio esterna e la sala apparati, "motore" ad alta tecnologia della Torre di controllo. Complessivamente l'importo dei lavori è stato di circa 1 milione e 843 mila euro, con ribasso d'asta del 41 per cento.

Nei giorni scorsi, inoltre, l'Enac ha approvato il Master plan dell'aeroporto di Roma Fiumicino. Ieri, infatti, sottolineava l'Ente in una nota, si è concluso l'iter istruttorio di approvazione tecnica del nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Roma Fiumicino, dimensionato all'orizzonte temporale del 2044, dopo un lungo e condiviso lavoro tecnico congiunto tra la Direzione Centrale Infrastrutture e Spazio Aereo dell'Enac e la società di gestione Aeroporti di Roma.

Il presidente dell'Enac Vito Riggio e il direttore generale Alessio Quaranta esprimono "soddisfazione" per l'approvazione del Master Plan, atto indi-

sabile per l'ulteriore sviluppo dell'Aeroporto di Fiumicino, scalo individuato anche nel Piano Nazionale degli Aeroporti, in fase di pubblicazione da parte del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come gate intercontinentale e principale infrastruttura d'accesso in Italia. Riggio, inoltre, ha chiesto a Quaranta di presentare una relazione sulle risultanze tecniche del Master Plan al prossimo Cda fissato per domani.

A seguito dell'approvazione del Master Plan verranno avviate le procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (Via) e di conformità urbanistica, con il coinvolgimento del territorio e di tutti gli Enti, istituzionali e non, interessati a vario titolo. Il Master Plan comprende, già nella versione approvata, ipotesi di opere volte a garantire la mitigazione e la compensazione degli impatti ambientali, ivi comprese

quelle di carattere sociale. Particolare attenzione è stata posta nella sostenibilità del bilancio energetico per le nuove opere.

Il Master Plan approvato nei giorni scorsi copre l'arco temporale della durata della concessione affidata ad Aeroporti di Roma, ovvero fino al 2044, e tiene conto del ruolo strategico conferito allo scalo dal recente Piano Nazionale degli Aeroporti. Secondo le previsioni, si prevede per Roma Fiumicino un aumento del numero totale di passeggeri all'anno che raggiungerà 40 milioni nel 2015, 44 mln nel 2020, 65 mln nel 2030 e 85,8 mln entro il 2044, equivalenti a un incremento medio annuo del 2,5%. Il quadro programmatico di sviluppo ha imposto uno scenario strategico capace di soddisfare ulteriori quote di traffico, supportando il ruolo affidatogli a livello comunitario e internazionale, in un



LA TORRE DI CONTROLLO

contesto di sostenibilità ambientale. L'ampliamento dell'aeroporto è previsto in tre fasi di realizzazione: Fase 1 al 2021, con il completamento delle infrastrutture nelle aree a Sud, realizzazione della nuova pista di volo 16CL/34CR (pista 4) e vie di rullaggio correlate; Fase 2 al 2028, con la prima fase funzionale del nuovo terminal passeggeri e dei nuovi piazzali aeromobili nord; Fase 3 al 2044, ulteriore

potenziamento delle infrastrutture di volo e delle aree terminali. La stima sommaria degli interventi, come emerge dai primi elementi forniti per la definizione del Piano Economico Finanziario, prevede una spesa complessiva per gli interventi di lungo periodo pari a 6,4 miliardi di Euro circa, corrispondenti alle seguenti soglie temporali: al 2021 1,4 miliardi di euro circa; al 2028 3,9 mld circa; al 2044 l'intero importo pari a 6,4 mld circa.

L'approvazione tecnica dell'Enac rappresenta l'atto pianificatorio che definisce lo scenario complessivo di crescita dell'aeroporto al 2044 fissando le necessità di sviluppo dello scalo, tenuto conto della classificazione "core" assegnata nell'ambito della rete trans-europea di trasporto Ten-T e delle previsioni del Piano Nazionale degli Aeroporti.

La crescita del traffico è stata individuata con metodologie previsionali riscontrabili sia nella letteratura tecnica di settore che nei diversi atti di indirizzo a livello internazionale e comunitario. Il piano approvato ieri rappresenta il quadro di riferimento sia per l'integrazione con le altre modalità di trasporto, sia con gli strumenti urbanistici territoriali.



[UOMINI, IDEE, MEZZI]

MONDO
trasporti

PAOLO MANGIAFICO

Stella Maris di Augusta: una luce per la Sicilia.

Attorno al porto megarese, nel tempo, si sono sviluppate strutture e professionalità altamente qualificate che danno risposte sia in ordine alla operatività commerciale sia in ordine alla sensibilizzazione umana: vi è un «provveditore» che, seppure in uno stato di difficoltà diffuso, perché nessuno veniva pagato per diverse migliaia di euro, non ha mai smesso di fornire i viveri e l'acqua necessari alla sopravvivenza dei marittimi in difficoltà e dei migranti. Di questo bisogna rendere merito ai volontari della Stella Maris di Augusta e al suo cappellano padre Giuseppe Mazzotta. Un giorno un marittimo gli raccontò: «Padre, le mostro un muro invisibile: quello che c'è tra il porto e la città», un muro che esiste in tante città portuali.

Le navi che approdano al porto sembrano immensi scatoloni di ferro e lamiera che compaiono e scompaiono e sembrerebbero non avere una storia, ma dentro vi si svolge una attività fatta da tante persone diverse ognuno con la propria storia fatta di speranza per una vita migliore non solo per se stessi, ma per la loro famiglia quasi sempre lontana.

In particolare le navi, quelle che in quest'ultimi tempi sono arrivate al porto di Augusta piene di migranti, palpitano di tumultuosi sentimenti.

La Stella Maris di Augusta, con la loro opera, è stata vicina a tutta questa gente che arriva da ogni nazione dell'Africa, supportandola con i propri mezzi e le proprie risorse umane, nella loro essenza di uomini per non far perdere la loro speranza che esiste in un mondo solidale pronto ad accoglierli con una mano tesa. «La casa lontano da casa»: è questo per ogni marittimo la Stella Maris di

Augusta, centro dell'apostolato del mare per l'accoglienza e l'assistenza umana e religiosa dei marittimi di qualunque nazionalità e credo religioso.

Un apostolato affascinante, quello del mare, eppure talvolta difficile.

La Stella Maris partita in una stanza di sacrestia oggi è un vanto della città: un centro bellissimo, nel cuore di Augusta, aperto 365 giorni l'anno; cinquantina volontari tra giovani, studenti, marittimi ed ex marittimi; un giornalino, e tante iniziative ogni settimana per i marinai che sbarcano. E Augusta è diventata, in poco tempo, il modello di Stella Maris da imitare in Italia.

«Sono ormai quasi 31 anni - dice don Mazzotta - che la Stella Maris è presente ed opera nella nostra città. In questi anni ha reso un servizio di accoglienza umana e cristiana a centinaia di migliaia di marittimi che sono passati per il nostro porto. Possiamo dire, senza immodestia, che essa si pone tra le istituzioni più belle e significative di Augusta e della nostra diocesi. Il segreto di quanto è stato fatto è la collaborazione, il coinvolgimento e la simpatia di tante persone a diversi livelli».



Giuseppe Mazzotta
«Facciamo un servizio di accoglienza cristiana»

Stella Maris di Augusta quel faro insperato per marinai e migranti

Dai volontari amicizia, assistenza spirituale e materiale



La rada di Augusta e (accanto) un gruppo di volontari con i marinai di una nave sequestrata nel 2011 e rimasti bloccati e senza risorse per diversi mesi nella città



IL FUTURO MANCATO

Quando i politici volevano solo aeroporti

PAOLO F. MINISSALE

Uno doveva sorgere a Racalmuto, al servizio del movimento turistico nella Valle dei Templi e dell'Agri-grigentino, l'altro a Torrenova per intercettare i vacanzieri diretti alle Eolie, un altro ancora nella piana del Dittaino per sostenere lo sviluppo manifatturiero, mentre quello di Gela avrebbe supportato le attività produttive della quarta città siciliana. Progetti sostenuti da network di politici, appaltatori e burocrati convinti che la cuccagna dei soldi pubblici da investire a piacimento fosse inasauribile. Piani avversati dagli ambientalisti per il loro impatto sul territorio e guardati con perplessità dalle forze sindacali che vedevano nuove possibilità di occupazione ma subodoravano l'inconsistenza progettuale delle opere proposte.

Dietro, infatti, non ci stavano studi approfonditi sulla sostenibilità economica delle infrastrutture tanto sognate né proiezioni o valutazioni del rapporto tra costi e benefici né sondaggi tra le compagnie che avrebbero potuto utilizzare gli scali qualora, naturalmente, qualcuno li avesse strappati al mondo delle idee facendoli atterrare tra noi. Le aree in questione avrebbero dovuto rispondere a esigenze «logistiche» conclamate, poiché gli aeroporti moderni rispondono a standard costruttivi tarati sulle esigenze del volo, sull'accoglienza dei passeggeri e della sicurezza degli uni e degli altri e richiedono normalmente le due grandi aree infrastrutturate. I grandi aeroporti civili internazionali sono situati nelle vicinanze di una grande città e ad essa collegati da strade o autostrade. Il loro posizionamento è molto complesso anche per gli ostacoli posti dalla popolazione alla loro costruzione; nessuno infatti è ben disposto ad accettare vicino alla propria casa un'infrastruttura di grosso impatto che porta con sé delle problematiche aggiuntive di inquinamento dell'aria e di rumore. E infatti, accanto agli aeroporti embrionali di Agrigento, Torrenova, Enna e Gela, sono stati lì per nascere anche dei movimenti che si opponevano alla loro realizzazione. In nome dell'impatto ambientale, innanzitutto, della mancanza di argomentazioni economiche a supporto delle infrastrutture e dell'assoluta carenza delle infrastrutture di servizio: leggi strade e ferrovie, per non dire dell'assenza di proiezioni credibili del movimento di passeggeri in ciascuno degli scali. Oggi che l'ubriacatura è finita, da siciliani realisti, ci accontenteremo di strade, ferrovie e autostrade dignitose.

L'illusione di Agrigento, Torrenova, Enna e Gela finita nel nulla per carenza di presupposti logistici e assenza di ricerche serie sulla sostenibilità economica e ambientale degli scali

In Sicilia il 4,55% di auto elettriche italiane

Il primato a Palermo seguita da Catania e Messina, ma il problema restano le aree per il rifornimento

In Sicilia circola il 4,55% del totale di auto elettriche del nostro Paese. Tra le province siciliane quella in cui le auto elettriche sono più diffuse è Palermo, dove circola l'1,84% delle auto elettriche italiane. Segue Catania (1,20%), Messina (0,41%), Siracusa (0,38%), Ragusa (0,32%), Agrigento e Trapani (0,17%), Caltanissetta ed Enna (0,03%). Questi dati derivano da un'elaborazione del Centro studi Continental su dati Aci. Il Centro studi Continental ha realizzato anche una graduatoria delle regioni e delle province italiane in base alla diffusione di auto elettriche. In testa alla classifica regionale c'è il Lazio, con il 20,17% sul totale del parco circolante italiano di auto elettriche. La Sicilia, con il suo 4,55%, si colloca in ottava posizione.

La graduatoria delle dieci province italiane in cui circolano più auto elettriche vede in testa Roma (19,2%), al secondo posto Milano (10,8%), e poi Bolzano (6,1%), Trento (5,9%), Firenze (4,1%),

Reggio Emilia e Torino (3,7%), Bologna (2,7%), Brescia (1,9%) e Palermo (1,8%). Come si vede si tratta di province del Centro-Nord Italia, con la sola eccezione di Palermo, che piazza al decimo posto.

Altro particolare interessante da notare è che nelle prime dieci province in graduatoria circola circa il 60% del totale delle auto elettriche del nostro Paese.

Dai dati fin qui esposti emerge che vi sono alcune realtà locali, province e regioni, che sono più sensibili al tema auto elettriche rispetto alle altre. Su tutte si distinguono le città di Roma e Milano, città che dispongono da un lato di una rete di punti di ricarica (essenziali per la diffusione di queste vetture) e dall'altro hanno promosso normative sulla circolazione particolarmente rigide che premiano chi utilizza veicoli a zero emissioni, come le auto elettriche.

Vi è però da dire che a livello di numeri assoluti

il parco circolante di auto elettriche è composto sull'intero territorio nazionale da 3.430 unità, che sono veramente un'inezia rispetto ai circa 37 milioni di autovetture in circolazione. Per fare un esempio, la città leader, che è Roma, pur avendo il 20% del parco circolante nazionale ha in effetti in circolazione sulle sue strade solo 659 auto elettriche.

Ciò vuol dire che moltissimo deve ancora essere fatto per favorire la diffusione di queste vetture che, a fronte di importanti vantaggi (zero emissioni, bassissimi costi di ricarica) sono penalizzate dalla carenza di strutture di ricarica, da una durata della batteria incompatibile con l'uso extraurbano e da tempi di ricarica ancora troppo lunghi. E' su questi fattori che si deve lavorare per favorire la diffusione delle auto elettriche, puntando in particolare sulle grandi città, dove la sensibilità verso questo tipo di veicoli, come si è visto, è già oggi particolarmente sviluppata.



L'AUTO ELETTRICA DEL COMUNE DI ACIREALE



[INTERMODALITÀ]

La Dn Logistica tra innovazione e tutela dell'ambiente

I progetti dell'azienda catanese leader del settore

La flotta è composta da un centinaio di mezzi tutti Euro IV, potenziata la intermodalità nave - ferro - aereo - gomma. E il terminal ferroviario privato resta il fiore all'occhiello

«La qualità oggi non è più un vantaggio competitivo la qualità oggi è un obbligo».

Con queste parole esordiscono sorridenti e fieri i tre fratelli Nicosia, Luigi, Lorena e Sonia giovani imprenditori catanesi, subentrati al padre Diego Nicosia che ha fondato il gruppo nel lontano 1957 e che oggi sono impegnati nella gestione della Dn Logistica, un'azienda all'avanguardia nel settore della logistica integrata e trasporti combinati intermodali nave - ferro - aereo - gomma.

Ma come si articola l'attività aziendale della Dn Logistica?

«Noi - ha spiegato Luigi Nicosia amministratore della Dn - operiamo nel settore della logistica e dell'intermodalità. La nostra flotta è composta per 80% da veicoli

Scania Truck e conta un centinaio di mezzi impiegati in massima parte nel trasporto di prodotti alimentari su tratte nazionali ed internazionali. Fra i nostri clienti oggi abbiamo l'orgoglio di poter annoverare marchi e nomi di prestigio ed élite di settore ed è di certo grazie a loro che esistiamo e ogni giorno siamo incentivati a crescere, migliorare e dare sempre il massimo con impegno e costanza. Una quota dei nostri mezzi è destinata anche al trasporto di prodotti industriali. Dalla sede centrale di Catania gestiamo il traffico e pilotiamo tutto il coordinamento logistico dell'intera flotta».

«Il nostro impegno costante - ha detto Sonia Nicosia, responsabile alla logistica e warehouse - e i continui investimenti volti a migliorare e rendere sempre più all'avanguardia, tecnologica e competitiva la Dn Logistica ci consentono di stare sul mercato».

«Abbiamo - ha aggiunto Sonia Nicosia - una struttura di 50 mila metri quadri di coperto, di cui 30 mila raccordati. Infatti nel maggio del 2013 dopo soli 15 mesi di lavori abbiamo inaugurato il un terminal ferroviario privato all'interno della zona industriale, una struttura che ha riscosso vasta eco nazionale per la rapidità nella realizzazione, una infrastruttura che ci consente di razionalizzare il processo logistico. Il binario entra all'interno dei grandi magazzini di stoccaggio facilitando e velocizzando le operazioni di scarico merci. Siamo in grado di scaricare un treno completo in tre ore. Un treno completo equivale a novecento pedane, rispetto ad una media di 2 giorni di scarico necessari con l'utilizzo di un binario pubblico soggetto alle tante limitazioni dell'ambito pubblico. La differenza è notevole. Segniamo la realizzazione di 120 treni completi che ci hanno permesso di neutralizzare network di tutto rispetto oggi nel mercato italiano ed estero».

Ma ci sono anche altri aspetti di cui la Dn Logistica va fiera e su cui sta lavorando.

«Direi - spiega sempre Sonia Nicosia - che siamo sempre legati al processo di modernizzazione dell'azienda. Lo scorso 21 febbraio abbiamo inaugurato una campagna incentrata sulla eco sostenibilità dimostrando dati alla mano da tabelle ufficiali ecotransit di essere riusciti a ridurre del 35% l'emissioni di CO2 nell'aria, grazie alla scelta di gestire i passaggi dei nostri veicoli industriali utilizzando le tratte, mare - strada e rendendo concreto il concetto di trasporti intermodali. Abbiamo segnato 20 mila passaggi nave nel 2014, un dato destinato a crescere per il 2015. Inoltre abbiamo anche raggiunto un risultato importante sul fronte della riduzione di gas nell'aria e abbiamo dimostrato così una forte attenzione per l'ambiente. Abbiamo tolto dalle autostrade italiane 20 mila mezzi pesanti, garantendo e riducendo il tasso di incidenti nell'anno. Siamo assolutamente convinti che in futuro il progetto intermodale sarà parte integrante della nostra azienda perché crediamo fermamente nella realizzazione delle autostrade del mare, che speriamo di vedere crescere nelle tratte di collegamento con la nostra amata terra».

«La nostra flotta vanta oggi - è sempre Sonia Nicosia a parlare - un parco veicoli di ultima generazione. Si tratta di trattori tutti Euro IV (e dunque adeguati all'ultima normativa CE n°715-2007 del Parlamento Europeo decreto legge volto a ridurre le emissioni degli agenti inquinanti) e un gran numero di semirimorchi, furgoncini motrici nei più svariati allestimenti per poter così gestire e accogliere le molteplici richieste che ogni giorno ci arrivano dalla nostra clientela».

Ma qual è il core business della Dn Logistica?

«Affrontare - spiegano i Nicosia - ogni giorno nuove sfide, per superarci ogni volta e non mollare mai. Il tutto correato dal sorriso e da una buona dose di ottimismo, elementi a cui chiediamo sempre di accompagnarci nelle nostre giornate. Tutti i nostri impianti sono stati attrezzati da un servizio di video e sorveglianza armata diurna e notturna, 365 giorni all'anno 24 ore su 24, a tutela e sicurezza di chi ci sceglie e affida a noi la gestione delle loro merci».

«Ma gli investimenti sono anche volti all'acquisto di impianti e attrezzature di ultima generazione - ha aggiunto Lorena Nicosia - a cui è affidata la parte amministrativa dell'azienda - perché abbiamo puntato sul risparmio energetico e optato sulla energia solare posizionando su tutti i nostri tetti pannelli solari, per la produzione di energia pulita da fonti rinnovabili priva di emissioni nocive. La nostra scelta nasce prima nell'ambiente domestico per poi approdare in azienda: sensibilizziamoci a vivere in modo sostenibile al fine di rendere il mondo un posto migliore. Gli impianti realizzati ci permetteranno di ridurre nei prossimi 20 anni, le emissioni di CO2 del 20%, e per noi si tratta di un altro bel numero che si va ad aggiungere al notevole risparmio realizzato in logistica».

L'azienda ha anche diversi progetti per il futuro.

«Ne abbiamo tanti - ha concluso Luigi Nicosia - ma è ancora un po' presto per parlarne, ma in pentola c'è sempre qualcosa che bolle. Mi piace concludere anzi con una frase del grande Steve Jobs, "Investire in tempo di crisi e come mettere le ali e volare" e questo è il nostro motto che ci accompagna da anni. Noi ci stiamo provando».

