

# MONDO trasporti

DOMENICA 10 APRILE 2016

**SCENARI**

## L'INSOPPORTABILE ANDAMENTO LENTO

NINO ARENA

**L'**andamento lento della nostra Sicilia è improponibile quando si parla di trasporti. Dall'efficienza di strade, porti, aeroporti, aree di parcheggio, dall'integrazione dei sistemi urbani e territoriali dipendono la nostra qualità della vita e i settori produttivi della nostra economia: agricoltura e turismo. Il resto del Pil isolano, importante anche per il suo effetto moltiplicatore, è spesa assistita, legata ai flussi di denaro pubblici, che arrivano sotto forma di contributi, stipendi per dipendenti statali e assimilabili e stanziamenti per opere di interesse collettivo. Molte delle quali, però, vedono la luce con anni di ritardo. Nel frattempo il resto del mondo riesce comunque ad andare avanti e macinare chilometri mentre noi maciniamo impotenza e rassegnazione e siamo costretti a regalare i nostri figli al resto del mondo, che pur arrancando sa valorizzare talento e competenze. Così siamo sempre in mezzo al guado. Un'atavica incapacità di decidere ci ha schiodati dal passato, ma non ci consente di costruire un futuro plausibile. Ancora oggi siamo incapaci di decidere quali strade fare, come progettarle, quando avviare i lavori, portarli a termine e collaudarli, infine restituirli alla comunità. Siamo incapaci anche di evitare che, attorno alla spesa pubblica che questo articolato processo comporta, crescano elementi di indebita pressione e si organizzino cordate di interessi irregolari e più spesso illeciti, capaci di accaparrarsi, attraverso la leva della corruzione, risorse che andrebbero utilizzate per velocizzare la realizzazione di opere e sogni. Perché se una parte della classe dirigente non ha ancora imparato a far le cose per bene, un'altra parte sa bene come approfittare di questi deficit di apprendimento, al punto da far nascere il sospetto che tra i due fenomeni ci sia un nesso di causalità. Intanto siamo qui a guardare un futuro che non arriva. Ma c'è problema supplementare: il nostro male è contagioso: anche l'Unione Europea, di cui per decenni la classe dirigente ci ha descritto le capacità salvifiche, vive una situazione di stallo che rischia di rendere angusti i suoi orizzonti come spazio di pace, stabilità e sviluppo. Se poi pensiamo che lì dove le aquile dovrebbero osare l'utopia dell'integrazione autentica e profonda, si intrecciano i voli di rapaci e furbetti di quartierini vari... Gli abbiamo affidato il compito storico di costruire gli Stati Uniti d'Europa, ma per farlo dovrebbero rinunciare a quote significative del loro potere personale. Il quadro è tracciato e appare poco confortante. Fin qui il pessimismo della ragione.

Giriamo la medaglia e sull'altra faccia troviamo l'ottimismo del fare nel volto sorridente del nostro presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, venerdì in visita a Noto dove, a 20 anni dal crollo, ha ammirato la splendida Cattedrale restaurata: «Un segno di positive energie - ha detto - che la Sicilia esprime, che il nostro Paese può esprimere... sappiamo reagire ai disastri. E' una segno di tradizione culturale, della capacità di riscatto nel reagire a un disastro come quello del crollo, con una capacità di progettazione artistica e culturale straordinaria».

Le opportunità per risollevare le nostre sorti non mancano e vengono, guarda caso, dall'Unione Europea e dal piano Juncker nell'area dei trasporti e dell'innovazione, che vede l'Italia (Sicilia inclusa) tra i principali beneficiari, insieme a Francia e Regno Unito. A patto, naturalmente, di non sprecarne le risorse.



# Ormai è vietato navigare a vista



## Ponte LO STRETTO È AL CENTRO

L'attraversamento stabile rianima la battaglia politica

ZERMO, SERIO 50



## Autostrada LA FRANA DELLA ME-CT

Una corsia ancora chiusa e l'estate già incombe

MINISSALE 51



## Catania IL PORTO NEL FUTURO

I progetti dell'Autorità per sviluppare lo scalo

CANNONE 57

**All'interno**

### VIVIBILITÀ E SVILUPPO Le criticità maggiori nel trasporto urbano

Il vicepresidente dell'Anav «Aziende pubbliche strategiche ma occorre più sinergia»

CANNONE PAG. 51

### CATANIA-GELA La Statale da anni aspetta il raddoppio

Le numerose rotoatorie realizzate hanno reso la 417 più sicura ma manca l'opera conclusiva

MESSINEO PAG. 51

### BORGI Montalbano e Sambuca i belli e impossibili

Buche e curve pericolose le strade accidentate del turismo di nicchia

MOROSO, RECCA PAG. 52

### PISTE CICLABILI Le due «perle» del Siracusano

Tra preistoria e futuro la strada per Targia e quella dei Giarranauti

MANGIAFICO PAG. 53

### ECONOMIA|1 La filiera del mare vale 100 miliardi

Il Mezzogiorno e la Sicilia sono aree trainanti per il settore ma si potrebbe fare molto di più

PAG. 58

### ECONOMIA|2 Il commercio via mare farà decollare il sud?

Con il raddoppio del Canale di Suez e lo sviluppo delle rotte verso Cina e Oriente prospettive rosee

PAG. 61

### AEREI Il Catania Roma il volo più affollato

Secondo i dati Enac del 2015 la tratta tra Fontanarossa e Fiumicino percorsa da un milione di passeggeri

PAG. 62

### VIE ALTERNATIVE I tre pellegrini della Trasversale

A piedi da Vittoria a Mozia riscoprendo le antiche trazzere percorse dagli antichi viandanti

MERLINI PAG. 64



AUTORITÀ PORTUALE DI CATANIA

**MONDO**  
trasporti

[ GRANDI INFRASTRUTTURE ]

# Ponte sullo Stretto: primi cantieri nel 2018?

E' tornato di attualità, ma continua ad essere un cavallo di battaglia politica per le nuove elezioni

TONY ZERMO

Il Ponte sullo Stretto di Messina ha una sorta di intrinseca immortalità. Se ne parla da millenni, cioè dai tempi dei romani, non è mai stato realizzato per motivi politici e per condizionamenti di interessi industriali, fino al punto che il governo Monti ne ha deciso la morte civile strappando il contratto con Eurolink che comprendeva un gruppo di imprese internazionali guidate da Impregilo e ora da Pietro Salini che l'ha inglobata. E' la prima volta - e speriamo sia l'ultima - che un bando internazionale per miliardi (4) viene considerato nullo dal governo italiano che ha fatto una figura barbina davanti al mondo.

Lo voleva fare Berlusconi, lo voleva fare Prodi, lo voleva fare Rutelli, ma poi non hanno fatto nulla, sia perché cambiavano i governi e sia per la caciara impiantata dagli ambientalisti che hanno persino detto che il Ponte più lungo del mondo avrebbe dato fastidio agli uccelli migratori. Ma si può essere più fanatici di così?

Ora lo vuole fare Angelino Alfano, sia perché ci crede da siciliano e sia perché gli serve come strumento di propaganda in vista delle future elezioni. Ma siccome è un argomento affascinante piace anche a Renzi che vorrebbe mettersi una medaglia sul petto. E siccome è furbo, per tenersi buoni gli ambientalisti e quant'altri, dice che prima bisogna completare strade e ferrovie lasciate in sospeso: per cui nessuno gli è andato contro, tanto Renzi fa quello che vuole senza tenere conto dei pareri contrari. Uno di questi contrari sembra essere l'importante ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio, il quale prima aveva fatto sapere che «il Ponte non è nell'agenda di governo» e poi, dopo l'uscita di Renzi e Alfano quasi in sintonia, ha smorzato il parere negativo dicendo che «prima, come intende il premier, bisogna sistemare strade e ferrovie, poi affronteremo il problema». Cioè quando? Alfano ha lanciato una data: «Entro questa legislatura», cioè entro il 2018.

Non so se questa sia la volta buona perché bisogna essere cauti. Nel 1955 il nostro giornale intitolò: «Il Ponte sarà una realtà» perché lo aveva detto il presidente del Consiglio Rumor. Da allora

ra queste affermazioni si sono ripetute, anche negli anni in cui Pietro Ciucci era amministratore delegato della società «Stretto di Messina», fino a quando, per i troppi errori commessi dai suoi dirigenti in Sicilia (era anche il capo dell'Anas) non fu costretto a dimettersi.

Diciamo che il quadro si preannuncia abbastanza favorevole, nonostante che il sindaco di Messina, Renato Accorinti, sia stato eletto girando con la maglietta «No Ponte». Un'anima bella che non si rese conti che così facendo faceva un favore ai padroni dei traghetti privati. Perché poi la situazione allo Stretto è paradossale. Negli anni 50 l'allora potentissimo ministro delle Partecipazioni statali, Nino Gullotti, fece ottenere la concessione del trasbordo dei traghetti privati ad una società dove c'erano i suoi familiari. Questa società fece poi l'intesa con l'altra società calabrese di Amedeo Maticena. E da allora, cioè da più di mezzo secolo, i traghetti privati guadagnano

*Il ministro dell'Interno Alfano ha detto che «i cantieri del Ponte apriranno entro questa legislatura, cioè nel 2018. Anche il premier Renzi vuole appuntarsi questa medaglia e ha dichiarato che l'opera si farà dopo avere completato le incompiute. Ma bisogna essere cauti perché ci sono state troppe promesse, tutte andate a vuoto.*

imponendo tariffe sostenute, mentre i traghetti dello Stato, quelli che trasbordano i treni perdono 200-250 milioni l'anno e inquinano le acque dello Stretto. Ma questo agli ambientalisti non sembra importare per niente. Appunto perché i traghetti delle Fs avevano spaventosi buchi di bilancio le Fs sottoscrissero questa convenzione: pagheremo 100 milioni l'anno per 30 anni, quindi 3 miliardi, per la concessione del passaggio dei nostri treni sul Ponte. Fatti bene i conti, ammeso che il Ponte costi 8 miliardi e non 6, tre miliardi li pagano le Fs, e gli altri 5 miliardi che mancano entreranno dai pedaggi trentennali.

Insomma è un'opera di strepitoso interesse che possiamo realizzare a costo zero. Pietro Salini ha detto: «Ci basterebbe non pagare le tasse sui pedaggi e il Ponte ve lo facciamo gratis». E chi è così cretino da pagare risarcimenti milionari e continuare a perdere centinaia di milioni con i traghetti dello Stretto davanti alla prospettiva di un'opera che porterebbe l'Italia e la Sicilia all'interesse del mondo? I cretini siamo noi, non andiamo a cercarli altrove. E non è colpa degli ambientalisti, ma dei siciliani della parte occidentale dell'Isola che non si sono mai appassionati a questo problema, e quindi non hanno mai battuto i pugni sul tavolo. Colpa anche dei politici nazionali che a parole dicono che l'Italia non si risolleva e poi sabotano il progetto. E infine colpa dei gruppi industriali del Nord che non capiscono perché si debbano spendere miliardi per fare un favore a quei cialtroni terribili.

Questa è la situazione. Di fronte all'elevata disoccupazione in Sicilia e in Calabria, ci sarebbe il dovere di dire sì al Ponte che procurerebbe 40 mila posti di lavoro tra diretto e indiretto per dieci anni, invece siamo soltanto alle timide dichiarazioni di intenti. Tutti quelli che dicono no a quest'opera epocale dell'ingegno italiano dovranno un giorno vergognarsi.

La «condanna» di Messina

leri nuovo sit-in contro i Tir

«Da sedici anni sentiamo raccontare la favola dell'approdo di Tremestieri, panacea di tutti i mali mentre i nostri concittadini convivono con l'attraversamento dei Tir in città che tante vittime ha causato e che oggi abbiamo il dovere di onorare col ricordo ma soprattutto con atti concreti». Con queste motivazioni, ieri alle 10, alcuni cittadini e movimenti civici di Messina hanno dato vita a un sit-in. I manifestanti si sono dati appuntamento all'intersezione del torrente Boccetta con la via Vittorio Emanuele, ritenuta «simbolo della servitù cittadina al passaggio dei Tir». Il problema, si legge ancora nel documento diramato dagli organizzatori del sit-in, coinvolge da anni tutto il centro compreso nel quadrilatero dal viale Europa al Boccetta, via La Farina a via Vittorio Emanuele, nonostante ordinanze sindacali, proclami e la favoletta dell'approdo a Sud, ancora oggi buona a far dormire sonni tranquilli a tutti tranne che ai cittadini.

Una montagna di danaro pubblico che non ha impedito ai Tir di scorrazzare per la città. Altri soldi si spenderanno per un nuovo porto che s'insabbierebbe a ogni sciroccata, già prima dell'avvio dei lavori». Risale a marzo scorso l'ennesimo, ma non certo ultimo, dragaggio degli approdi di Tremestieri che ha evidenziato le solite pantomime tra enti e Regione che continuano a rimpallarsi competenze e autorizzazioni e così, la favola continua con le carovane di Tir che «passeggiano per la città». «Le sanzioni per violazione all'ordinanza 488 erogate ai bisonti della strada dalla Polizia municipale anche durante la piena funzionalità di Tremestieri, dimostrano che le condizioni meteorologiche dell'approdo a Sud non c'entrano nulla, il problema è il mancato rispetto del sistema di regole».



Il progetto del Ponte sullo Stretto è argomento di dialogo e sfida tra il siciliano Alfano e il «continentale» Renzi

## LA LUNGA STORIA DI UN SOGNO

ALESSANDRA SERIO

Sono passati 146 anni dal primo progetto del Ponte sullo Stretto di Messina, 146 anni e una stima di miliardi di euro spesi senza che un solo pilone sia stato posto.

In realtà l'idea di collegare la Sicilia in maniera stabile è molto più antica e risale addirittura agli antichi romani. Ne parla, infatti, Plinio il Vecchio che racconta della costruzione, voluta dal console Lucio Cecilio Metello nel 251 a. C., del ponte per trasportare dalla Sicilia 140 elefanti catturati ai Cartaginesi nella battaglia di Palermo.

Nel 1866, durante il governo Ricasoli, si iniziò a parlare del ponte in termini di un'infrastruttura più moderna, ed è del 1870 un primo progetto concreto, che prevedeva la costruzione di un tunnel. Nel 1981, sotto i governi Forlani e Spadolini, viene costituita la Stretto di Messina spa. Il primo

## Plinio e Walt Disney «ispiratori» di Spadolini

appalto è del 2005 e prevedeva un ponte a campata unica per 3 mila 300 metri. L'appalto venne dichiarato decaduto nel 2013 ma la società per lo studio di fattibilità ha continuato a lavorare.

L'opera, appaltata al contraente generale Eurolink S. C. p. A. che aveva anche consegnato alla Società concessionaria Stretto di Messina S. p. A. il 20 dicembre 2010 il progetto definitivo. Il progetto era stato approvato dalla stessa il 29 luglio 2011. Per poter dare il via ai lavori mancava però ancora l'approvazione definitiva del Cipe. Per prorogare i termini per l'ap-

provazione definitiva, il Parlamento aveva approvato un decreto legge che però prevedeva come conditio sine qua non un accordo aggiuntivo tra il contraente generale e la società concessionaria da ratificare entro il primo marzo 2013.

Non essendo stato raggiunto l'accordo entro quella data il contratto di appalto ha perso la sua efficacia e pertanto si è nuovamente bloccato, per l'ennesima volta, l'iter dell'opera. Alcuni lavori preliminari, riguardanti lo spostamento della sede ferroviaria a Cannitello per far spazio ai futuri cantieri, erano stati già appaltati in

precedenza, ed erano iniziati il 23 dicembre 2009. Quella del Cipe non era il solo ostacolo. Già nel 1955 uno studio geofisico della Regione Sicilia, - commissionato alla Fondazione Lerici del Politecnico di Milano e condotto da Luigi Solaini e Roberto Cassinis assieme al Servizio Geologico d'Italia, aveva indicato come la natura delle formazioni geologiche, tanto sulle sponde che sul fondo non fossero adatte.

Nel 1969 un concorso internazionale di idee premiò sei progetti, compreso quello del Ponte sullo Stretto. Nessuno di questi vide mai la luce. In compenso il mai costruito ponte a campata unica più grande del mondo è stato al centro di una storia di Walt Disney. Il fumettista più famoso d'America ha infatti disegnato un episodio della storia di Zio Paperone nel 1982, intitolato appunto Zio Paperone e il Ponte di Messina.



IL BRACCIO DI MARE CHE DIVIDE LA SICILIA DALLA CALABRIA

www.italtrade.com  
info@italtrade.com

## italtrade

trasporti • depositi • spedizioni

Il tuo business multimodale

CONSERVATO C39 0881 MIZZINI • COSTRUTTORE 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

## [ VIABILITÀ E TERRITORIO ]

MONDO  
trasporti

# La frana incombente sull'A 18 Me-Ct «assediate» ai caselli

## Mascalì e S. Teresa premono per nuovi svincoli

PAOLO F. MINISSALE

Quante pretese su questa "povera" A 18, l'autostrada che unisce Catania a Messina, una striscia d'asfalto percorsa ogni giorno da migliaia di mezzi, messa alle corde dall'incuria degli uomini e dalle prove a cui la sottopone la natura.

La prova generale dell'estate c'è già stata, a Pasquetta, quando una fila chilometrica all'ingresso dell'autostrada ha bloccato Taormina e Giardini. La capitale del turismo siciliano il giorno successivo ha chiesto al Cas di aprire più caselli, in vista dell'estate.

In compenso, dopo anni di attesa sono partiti i lavori di rifacimento dell'asfalto nello svincolo di Spisone e cura del verde.

Sull'A/18 (Messina-Catania) sono stati effettuati, inoltre, interventi di ripristino della funzionalità dei canali di scolo, dei pozzetti e delle caditoie esistenti sulle carreggiate in entrambe le direzioni di marcia.

Interventi ritenuti più che necessari, in questo momento, lungo l'A18. Sottoposte a lavori di manutenzione sull'A/20 (Messina-Palermo) sono, invece, le gallerie, all'interno delle quali sono in corso l'inalbamento, la pulizia e il lavaggio della struttura, unitamente alla sistemazione dei marciapiedi e alla revisione dei sistemi di captazione e il drenaggio delle acque. I tunnel interessati, in particolare, sono quelli di San Cono (direzione di marcia per Messina) e poi Gallizza, Pisciotto/Parlato, Langenia, Petrarò e Calavà per una spesa complessiva di un milione 150mila euro. La conclusione dei lavori è prevista nella seconda decade di settembre.

Torniamo, però, all'A 18, la più sgarrupata e al-

lo stesso tempo quella su cui sembrano esserci, al momento, tensioni più accentuate: sul Cas premono le aspirazioni di Mascalì e di S. Teresa per la realizzazione di due nuovi svincoli. Nel primo caso alcuni componenti del comitato per lo svincolo Mascalì-Giarre nord sono stati nella sede del Consorzio autostrade siciliane, a Messina, dove hanno incontrato il presidente Rosario Faraci e il dirigente generale Totò Pirrone. A questi ultimi hanno esposto le ragioni dell'importanza della realizzazione dello svincolo il cui finanziamento Cipe di 18 milioni di euro era andato perso negli anni scorsi. «Come chiestoci dal presidente Faraci - spiegano i componenti del Comitato - stenderemo una relazione dei fatti accaduti e dei motivi della perdita del finanziamento milionario e chiederemo al ministero di riconsiderare il progetto dello svincolo. Confidiamo soprattutto nella politica regionale e nazionale perché si interessi in maniera fattiva di questa importante opera infrastrutturale primaria non solo per il territorio mascaliese ma per tutto l'hinterland».

A S. Teresa, invece, il Comune ha già prodotto un progetto di massima, di concerto con altri centri della Valle d'Agro. La questione di gran lunga più importante, però, è sempre costituita dal movimento franoso a Letojanni, che ha costretto a chiudere la corsia di marcia lato monte per diverse centinaia di metri. Su questo fronte sono stati progettati i lavori di consolidamento del versante di contrada Silemi sovrastante l'autostrada Messina-Catania, unitamente all'altro concernente l'effettuazione di opere simili a protezione dell'impianto di depurazione consortile di contrada S. Filippo, con una spesa di circa 8 milioni di euro.

*Dopo l'esperienza negativa fatta a Pasquetta, Taormina pensa all'estate e chiede più casellanti*



Progettati i lavori di consolidamento del versante di contrada Silemi sovrastante l'autostrada Messina-Catania, dove un movimento franoso ha costretto a chiudere la corsia di marcia lato monte

### AVANTI SULL'ASSE SIRACUSA-RAGUSA-GELA

Sull'autostrada Siracusa-Ragusa-Gela proseguono i lavori dei lotti 6, 7 e 8 dell'autostrada Siracusa-Ragusa-Gela. Nelle scorse settimane le ruspe hanno abbattuto l'ultimo diaframma della galleria tra contrada Graffetta (nel territorio di Ispica) e contrada Mandracchia (nel territorio di Modica). Il presidente del Cas, Rosario Faraci, ha parlato con soddisfazione di «un primo simbolico traguardo che arriva nonostante peripezie, problemi economici e tanti detrattori». A sua volta il presidente della Regione, Rosario Crocetta, che ha sottolineato l'importanza di questi nuovi tratti definendoli «un ulteriore tassello rispetto alle infrastrutture dedicate all'area iblea, spesso dimenticata nella ripartizione dei fondi regionali, nazionali e comunitari, come tante altre piccole periferie della nostra isola». Il governatore ha poi ricordato che la Regione è «a caccia» di nuovi fondi per realizzare gli altri lotti, fino a Ragusa e successivamente a Gela. Mesi fa, lo stesso Crocetta, aveva avanzato l'ipotesi del leasing in costruendo per ottenere le risorse necessarie per realizzare un sogno coltivato da oltre 40 anni.

### LE «SPINE» DEL CALATINO

## La Catania-Gela aspetta da anni di raddoppiare

MARIANO MESSINEO

Nelle prospettive di crescita di un territorio le condizioni della viabilità giocano sicuramente un ruolo importante. Ecco perché nel Calatino si conduce da tempo una strenua battaglia per il miglioramento delle infrastrutture stradali esistenti o per il completamento di altre che, altrimenti, rischiano di rimanere delle incompiute. Il primo caso è quello della strada Statale 417 Catania - Gela, che rimane l'arteria di collegamento principale di un vasto territorio e che, negli ultimi anni, è stata resa meno pericolosa dalla realizzazione delle rotatorie e da alcuni interventi di manutenzione. Ma, dato il consistente flusso veicolare che la caratterizza, a più riprese, negli anni, si è invocato il raddoppio della carreggiata, che però resta una chimera. Il secondo caso è rappresentato dalla cosiddetta "Libertina", che ha registrato la realizzazione di un troncone, ma che vede una pericolosa fase di stallo per ciò che attiene alla costruzione del tratto sino a Caltagirone (che pure era stato appaltato) e, soprattutto, per quello che consentirebbe più agili collegamenti sino al bivio Gigliotto, facendo uscire dall'isolamento viario alcune comunità al confine con la provincia di Enna. I sindacati e le istituzioni locali sono più volte scesi in campo per reclamare l'ultimazione di questa arteria - che darebbe ossigeno anche alla manodopera nel settore edile - e il prossimo 16 aprile, ancora una volta, la Cgil sarà protagonista di un sit - in al bivio Molona per sensibilizzare l'opinione pubblica su questo tema e far sentire la voce del territorio. Discorso a parte merita la linea ferroviaria Catania - Caltagirone - Gela, che diventa sempre più un ramo secco a causa di un'opinabile politica di dismissione che allontana sempre più gli utenti dal servizio ferroviario, adesso ridotto al lumicino e con il tratto Caltagirone - Gela chiuso dopo il crollo del ponte ferroviario che, pochi anni fa, in località Angeli (fra Caltagirone e Niscemi), solo per un miracolo non causò un disastro. Si è chiesta la realizzazione di una sorta di metropolitana leggera, che "avvicinerebbe" molto il Calatino e i suoi centri a Catania e renderebbe assai appetibile, per quanti lavorano nel capoluogo, la scelta di vivere in questi Comuni, che conservano una buona vivibilità.



legamenti sino al bivio Gigliotto, facendo uscire dall'isolamento viario alcune comunità al confine con la provincia di Enna. I sindacati e le istituzioni locali sono più volte scesi in campo per reclamare l'ultimazione di questa arteria - che darebbe ossigeno anche alla manodopera nel settore edile - e il prossimo 16 aprile, ancora una volta, la Cgil sarà protagonista di un sit - in al bivio Molona per sensibilizzare l'opinione pubblica su questo tema e far sentire la voce del territorio. Discorso a parte merita la linea ferroviaria Catania - Caltagirone - Gela, che diventa sempre più un ramo secco a causa di un'opinabile politica di dismissione che allontana sempre più gli utenti dal servizio ferroviario, adesso ridotto al lumicino e con il tratto Caltagirone - Gela chiuso dopo il crollo del ponte ferroviario che, pochi anni fa, in località Angeli (fra Caltagirone e Niscemi), solo per un miracolo non causò un disastro. Si è chiesta la realizzazione di una sorta di metropolitana leggera, che "avvicinerebbe" molto il Calatino e i suoi centri a Catania e renderebbe assai appetibile, per quanti lavorano nel capoluogo, la scelta di vivere in questi Comuni, che conservano una buona vivibilità.

### SULLE STRADE DEL TURISMO, SERVIZI E INFRASTRUTTURE



SEBASTIANO SCIONTI, VICEPRESIDENTE DELL'ANAV

PIERANGELA CANNONE

Turismo è sinonimo di dinamismo, quindi, di mobilità. Comporta movimento di persone, di beni e di denaro; modifica lo stato dei luoghi; ridistribuisce le ricchezze tra aree di produzione e aree di consumo; ha effetti spaziali e culturali. Insomma, è un fenomeno di portata globale, in cui sono coinvolti istituzioni, imprese e territori appartenenti a tutte le aree del mondo e che promuovono le loro ricchezze storiche, artistiche, paesaggistiche, architettoniche ed enogastronomiche.

Uno degli aspetti che influisce maggiormente sulle scelte dei turisti circa il luogo in cui trascorrere un periodo di vacanza, è proprio l'accessibilità; ossia quanto è facile o meno raggiungere la destinazione, accompagnato poi dalla facilità o meno di muoversi all'interno della stessa.

## Scionti: «Fondamentale il trasporto pubblico»

In concreto, la Sicilia pur dotata di un'alta vocazione turistica, deve essere in grado di fornire ai propri visitatori tutte le infrastrutture necessarie per essere fruibile e sconfinare la concorrenza di altre destinazioni. Per dirla in altri termini, dovrà presentare quelle infrastrutture (accompagnate dai relativi servizi), che permettono al turista di soggiornarvi, frequentare i siti di interesse artistico, storico, culturale, ristorarsi, fare acquisti, intrattenersi in vario modo. Un elemento che incide notevolmente sulla soddisfazione dei turisti che visitano una determinata località della Sicilia è la facilità di spostarsi

all'interno della stessa, nonché di raggiungere siti limitrofi. Ovviamente ciò comporta una grande concorrenza, non solo tra gli operatori turistici protagonisti della filiera, ma anche e soprattutto tra le destinazioni turistiche. Le maggiori criticità riguardano il trasporto urbano, specialmente nelle città più affollate che ricevono cospicui flussi turistici, in cui si necessita della presenza di mezzi di trasporto privati e pubblici. In tal caso, ovviamente, si parla non solo dell'importanza di investimenti infrastrutturali, ma anche del modo in cui tali infrastrutture sono gestite e dei servizi che sulle stesse sono

offerti al pubblico. Inoltre fluidificare la mobilità interna alla regione, favorire anche lo spostamento di turisti da zone in cui c'è un superamento della capacità di carico, verso altre meno conosciute e frequentate, incrementando il settore dei trasporti, da anni sofferente.

«Il buon funzionamento del trasporto pubblico - dice l'imprenditore Sebastiano Scionti, vicepresidente regionale Anav (Associazione nazionale autotrasporti viaggiatori) - è fondamentale per un incremento del settore turistico. Devo dire che la Sicilia è penalizzata rispetto alle altre regioni a causa dell'elevato costo dei mezzi pubblici per arrivarvi. Non solo, a causa della riduzione del budget regionale destinato al sistema trasporti, il decremento del 30% del settore è stato inevitabile. Comunque, ancora dobbiamo entrare nella stagione turistica per eccellenza. L'auspicio è che sia positiva e che si riesca a superare la crisi nonostante le difficoltà».

www.katanelive.com

# KATANO Live

il tuo pullman giallo

open bus offerta speciale SCUOLE

**CATANIA CITY-TOUR**  
(durata 1 ora) con partenze dalle ore 9.00 alle 19.00  
Ticket € 5,00

**TOUR Catania/Acicastello Acitrezza/Catania**  
(durata 2 ore) con partenze dalle ore 9.00 alle 19.00  
Ticket € 15,00

**TOUR CATANIA/ETNA**  
Zafferana/Catania  
ore 9.00/17.00  
Daily Ticket € 15,00

Per prenotazioni:  
info@katanelive.it  
Tel. +39 095.354704

# Sulle vie d'alta quota che solcano l'Etna l'intesa è vicina

La «partita» tra Linguaglossa, Castiglione e Roma

FRANCESCO VASTA

Non solo il succedersi dei tornanti delle grandi strade altomontane. Il volto dell'Etna è disegnato anche e soprattutto dalla mappa dei mille fra sentieri e trazzere che ne solcano i fianchi da secoli, sempre protesi verso la vetta, così come gli uomini che li percorrono incessantemente.

In una rete tanto estesa quanto multiforme, spiccano comunque per importanza le due principali vie di passaggio d'alta quota - i percorsi sterrati che collegano le stazioni turistiche di Etna sud-Rifugio Sapienza, nel Comune di Nicolosi, ed Etna nord-Piano Provenzana, nel territorio di Linguaglossa - alle zone sommitali, disegnati sulla dura roccia di decine di colate laviche e continuamente rimodellati dalla lotta fra il vulcano e la sua gente.

Oggi il futuro del turismo sul vulcano attivo più alto d'Europa - e dell'idea stessa di quanto il Mongibello sia effettivamente accessibile da parte dell'uomo - passa proprio dal futuro di uno di questi tracciati, quello del versante settentrionale. È infatti aperto e caldissimo il dibattito sulla gestione per gli anni a venire del servizio di trasporto turistico dai circa 1800 metri di quota Piano Provenzana ai 2900 della base dei crateri sommitali dell'Etna, lungo una pista carrabile che ricade in parte nel territorio di Linguaglossa, in parte in quello di Castiglione. Servizio svolto storicamente da un'azienda specializzata sulla base di affidamenti e concessioni rilasciate dal Comune di Linguaglossa fin dagli anni '70 per lunghe scansioni temporali, arrivando alle as-



segnazioni provvisorie di durata annuale effettuate dal 2013 ad oggi. Intanto si è sviluppato ed è ancora in corso un lungo iter politico-amministrativo nato al fine di mettere d'accordo le due municipalità dietro la proposta unitaria di un bando per aggiudicare il trasporto dei turisti e la gestione della strada almeno per i prossimi dieci anni. Sulle formule di questa gestione si è acceso il confronto sia sul piano della politica locale che con il coinvolgimento di attori istituzionali sovraordinati, tenendo principalmente conto che in gioco c'è un appalto dal valore che, secondo alcune stime, supererebbe anche i dieci milioni di euro nell'arco dei prossimi due lustri. Da ultimo, una nuova scossa è arrivata dall'Autorità



L'Etna come meta

La strada Mareneve (a sinistra) per Piano Provenzana in una foto di archivio aperta a una sola corsia per la neve e (sopra) una strada che porta ai crateri sommitali

garante della concorrenza e del mercato con un parere che ha scomposto ed enumerato le distorsioni della concorrenza e del corretto funzionamento del mercato all'ombra del vulcano. Distorsioni che deriverebbero proprio dalle complessive modalità di affidamento delle vie di accesso alle zone sommitali dell'Etna, invitando i Comuni competenti - tra cui anche quello di Nicolosi, per la vicenda che riguarda la titolarità della gestione degli impianti di risalita del versante meridionale - a «rivederle complessivamente al fine di introdurre criteri concorrenziali e contribuendo allo sviluppo del settore turistico/ricettivo della zona». Numerose le proposte formulate da associazioni e addetti ai lavori a tal proposito, dalla

creazione di una società mista di gestione con partner pubblici e privati, alla svolta in direzione di un sistema ad impronta autorizzatorio, con più società operanti in contemporanea lungo la pista Piano Provenzana-Etna nord. Al momento, la strada scelta invece dall'amministrazione di Linguaglossa è lo stralcio degli elementi anticoncorrenziali dalla bozza di bando decennale già discussa dai due Consigli comunali, per arrivare a gara d'appalto e nuovo affidatario entro l'anno prossimo. La posizione del Comune di Castiglione su quest'idea non è ancora chiara, mentre pare ormai assodato che per la stagione escursionistica alle porte si procederà con un nuovo affidamento provvisorio.

## IL BORGO PIÙ BELLO DEL 2016

# Il primato di Sambuca insidiato da buche e curve pericolose

GIUSEPPE RECCA

I luoghi più belli da visitare e dove trascorrere ore di relax sono spesso quelli più difficili da raggiungere. In parte è il caso del paese della Valle del Belice che da due settimane porta orgoglioso sul petto la medaglia di borgo più bello d'Italia ed è invaso da visitatori provenienti da ogni parte d'Italia. Novanta chilometri dagli aeroporti di Palermo e Trapani, poco più di 40 chilometri dall'autostrada più vicina, rete ferroviaria assente, statale più vicina distante sette chilometri, strada provinciale in condizioni decenti, ma spesso bisognosa di manutenzione, collegamenti bus appena sufficienti. Non è proprio il massimo per incoraggiare chi cerca mete nuove e inesplorate e in queste settimane è stato ammalato dalle refluenze arabe e dalle ricchezze archeologiche di Sambuca di Sicilia. Ma siamo in una "terra di mezzo" dell'area sud occidentale della Sicilia, a metà strada tra le province di Agrigento, Palermo e Trapani, un territorio che paga lo scotto di zona "anonima" che nel resto del Belpaese hanno conosciuto in occasione del terremoto del 1968.

È una terra trascurata dalle principali, seppure anch'esse critiche, vie di comunicazioni siciliane. Eppure è un'area di grandissime potenzialità turistiche, vicina a due siti di spessore mondiale come i parchi archeologici di Selinunte e della Valle dei Templi, vicina al mare di Sciacca e della Bandiera Blu di Menfi, vicinissima ai luoghi del Gattopardo, il romanzo più tradotto al mondo.

Scesi dall'aereo, si sale in macchina e ci si immette sull'autostrada A19 Palermo-Mazara del Vallo, per poi seguire la segnaletica in direzione SS 624 Palermo-Sciacca, arteria pericolosa sulla quale continuano a non bastare i vari interventi di manutenzione. Si esce poi al bivio Gulfa e anche, dopo una serie di curve da affrontare con cautela, si raggiunge il centro abitato di Sambuca di Sicilia. Da Agrigento si raggiunge l'area del Belice attraverso la SS 115 che costeggia una costa anch'essa bellissima. È una strada realizzata negli anni Sessanta, oggi anacronistica per le attuali dimensioni del traffico e, dunque, insicura. Per raggiungere Sciacca occorrono quaranta minuti. Dopo avere superato la città delle terme, si imbocca l'uscita San Bartolo al km 63 e si prosegue per la 624 Palermo-Sciacca in direzione Palermo, fino al già citato bivio Gulfa. Nella vicina Sciacca i proprietari di un noto resort hanno risolto i loro problemi di comunicazione con Palermo e Catania mettendo a disposizione dei propri clienti un... servizio elicotteri. A Sambuca di Sicilia ci ridono su. Sono comunque sereni: per quello che sono in grado di offrire vale la pena di fare qualche piccolo sacrificio.



UNO SCORCIO DI SAMBUCA

## MONTALBANO ELICONA

# Il borgo più bello e impossibile Per raggiungerlo strade groviera che mettono a rischio il turismo

GIUSEPPE MOROSO

Montalbano, il paese che elesse a residenza estiva Federico II d'Aragona e insignito del titolo di borgo più bello d'Italia nel 2015 è difficilmente raggiungibile, non per la scarsa viabilità, ma per la drammatica situazione in cui versano tutte le strade provinciali che, provenendo dalla zona ionica o etnea o tirrenica, conducono ai 903 metri d'altitudine del centro, nel territorio messinese. E oggi il primo cittadino Filippo Taranto ha chiamato a raccolta tutti gli organi di informazione, prima di tutto per festeggiare un anno dal riconoscimento di Borgo più Bello d'Italia, e poi per denunciare la grave situazione in cui versano le sedi stradali che conducono al centro abitato di Montalbano e anche ai Megaliti dell'Argimusco, luogo preso d'assalto dai visitatori per cercare di carpire i segreti di quella che è stata definita la "Stonehenge siciliana".

Diverse sono le strade che conducono nel Borgo più Bello d'Italia. Dai caselli autostradali di Falcone per arrivare alla frazione S. Barbara prima e poi nella centrale piazza Maria SS. della Provvidenza, per evitare di "lasciare" una parte di macchina, in alcuni tratti bisogna procedere a zig-zag. Stessa cosa dicasi per la strada provinciale 115 tripliciana, che passa attraverso Tripi, l'antica Abakainon, paes-

se antico e proverbiale per la sua produzione di formaggi.

Gli ultimi interventi di asfalto e sistemazione della sede stradale risalgono ad oltre vent'anni fa, quando questa arteria era - e non a caso, verrebbe voglia di dire - una grande tappa selettiva del Rally Città di Messina.

Montalbano si può raggiungere anche dai caselli autostradali di Patti, passando per Moreri, dove un'altra strada provinciale, anche questa piena di crepe profonde - qualcuno in vena di paradossi ha più volte parlato di trincee - arriva al centro abitato montalbanese attraverso la frazione Braidi; oppure da San Piero Patti-Santa Maria. Dal versante jonico si giunge al

Borgo dei Borghi da Giardini Naxos, attraverso Roccella Valdemone, e da Fiumefreddo, passando da Randazzo, Santa Domenica Vittoria (Statale 116) per poi confluire a Favoscuro (il bosco più esteso della Sicilia, gran parte del quale ricade nel Comune più alto della Sicilia, Floresta, anche questo proverbiale per la sua produzione casearia) verso i Megaliti dell'Argimusco.

Come si può intuire pochi paesi hanno diverse opportunità di essere raggiunti così come le ha Montalbano; il problema è che le strade che ne costituiscono le arterie portanti per raggiungerlo, versano in condizioni davvero al limite della decenza e della sicurezza



za per chi le percorre.

La Città metropolitana di Messina, ex Provincia regionale, sollecitata dal primo cittadino Filippo Taranto ha predisposto due interventi immediati. Il primo riguarda

la strada provinciale Falcone - S. Barbara per una spesa di 14mila euro, il secondo la strade provinciali che da Patti, attraverso S. Piero Patti conducono a Montalbano. In questo caso la spesa previ-

sta ammonta a 156mila euro, ed entrambi i lavori sono stati consegnati nei giorni scorsi.

«Non bastano questi interventi tampone» sostiene con convinzione il sindaco del Borgo più Bello d'Italia, che in questo anno ha visto arrivare numerosi viaggiatori attirati dal prestigioso riconoscimento. Ogni turista che arriva a Montalbano recita sempre la stessa frase: che bel borgo e che bruttissime strade, «Le strade che portano a Montalbano - commenta ancora Filippo Taranto - necessitano anche di interventi strutturali; c'è la necessità che quanti decidono di venire a visitare il mio paese e quanti giornalmente fanno i pendolari su queste strade groviera possano transitare senza correre il rischio di lasciarci le penne! Farò di tutto affinché si possano recuperare i finanziamenti necessari a rendere il nostro territorio comunale accogliente anche dal punto di vista viario».

Il Castello svevo-aragonese (sopra) e una veduta del borgo che si è sviluppato attorno al maniero e oggi può vantare un'efficace industria dell'accoglienza e una gustosa tradizione enogastronomica



## [ LE ALTRE VIE DI TERRA ]

MONDO  
trasporti

LA SCOMMESSA DEL SIRACUSANO. Dal centro a Targia e il sentiero dei Giarranauti

## Due piste ciclabili per realizzare il ponte tra preistoria e futuro

PAOLO MANGIAFICO

Piste ciclabili nella provincia di Siracusa sono appena due: quella che partendo da Siracusa arriva a Targia, lungo il tratto della ferrovia statale dismessa, e la pista ciclabile "Giarranauti", gestita dalla Forestale. Ci sono però dei progetti che potrebbero essere realizzati a breve. Si potrebbe prolungare la pista ciclabile che, partendo da Siracusa, arriva fino a Thapsos. Il prolungamento della pista ciclabile continuerebbe l'opera di valorizzazione e promozione del territorio in una zona magnifica che attualmente si trova in uno stato di degrado assoluto in oltre eviterebbe ai ciclisti il grande pericolo di percorrere la statale 114, strada di innumerevoli e gravissimi incidenti. Inoltre, lungo la pista ciclabile di potrebbe realizzare una serie di servizi per i ciclisti e per i turisti: dal bar alle visite negli splendidi territori come la riserva naturale delle Saline, gestita dalla Lipu, e Thapsos, il più importante emporio commerciale della preistoria. Quindi, sarebbe un modo valido

per valorizzare e promuovere il territorio producendo nello stesso tempo occupazione. Un'altra pista ciclabile potrebbe essere realizzata con la scheda del Piano di risanamento ambientale, identificata con G3-1/C. Di grande interesse sarebbe la realizzazione di questa "green way" che prevede una pista pedo-ciclabile. Il progetto, che è immediatamente cantierabile, punta a dare continuità al percorso fra l'area di Capocorso-Giustiniani e l'area protetta di Pantalica. La scheda del Piano di risanamento ambientale è, quindi, coerente e complementare alla progettazione, già attuata, per la complessiva rifunzionalità

del tracciato dell'ex ferrovia secondaria Siracusa-Ragusa-Vizzini. La realizzazione di questa scheda dovrebbe confluire nel progetto che era stato presentato dal Comune di Palazzolo. Quest'ultimo progetto prevede la realizzazione della pista ciclabile che si dovrà ricavare sempre lungo il tratto della ferrovia secondaria dismessa Siracusa-Ragusa-Vizzini, compreso tra la ex stazione ferroviaria di Casaro - Ferla e quella di Buscemi. Il progetto prevede anche che l'ex stazione di Buscemi venga ristrutturata per realizzare un punto di accoglienza, un alloggio per i custodi, uffici amministrativi, negozio per gadget, ufficio informazioni turistiche, con zona per collegamento ad internet e ristoro. Lungo il tracciato verranno realizzate aree per la sosta e zona

*E' possibile che a breve si decida un prolungamento dei percorsi fino a Thapsos per continuare l'opera di valorizzazione e promozione turistica di un territorio spettacolare*

picnic, con fontanelle per l'acqua, cestini rifiuti e l'area sarà delimitata da staccionate in legno. Un progetto, quindi, redatto nel migliore dei modi per richiamare il cicloturismo nel territorio. Una pista ciclabile, quindi, per sviluppare forme di turismo integrative a quel turismo culturale verso il quale il territorio già punta da tempo. In pratica si rivivevano i luoghi che Vittorini aveva ampiamente descritto in "Conversazione in Sicilia". Luoghi magici, abitati, fin dalla preistoria, su cui avevano insistito parecchie civiltà e che è, oggi, con le sue necropoli, sono uno dei luoghi più affascinanti al mondo. La pista Giarranauti interessa l'antico borgo tardo-romano che si trova sugli Iblei e riguarda il percorso che parte dalla strada di Ferla che conduce alla riserva di Pantalica. L'inizio del percorso è indicato da un cartello. Al punto "A" per chi arriva con un mezzo motorizzato, bisogna parcheggiare l'auto o la moto, prima dell'inizio della



ghiaia. Al cancello, dove si trova il punto "B", ha inizio la pista ciclabile e c'è un cartello che spiega i vari percorsi. E' preferibile, però, fare quello indicato, perché ci sono alcuni percorsi che sono abbastanza difficoltosi. La passeggiata in bicicletta si snoda in mezzo ad alberi altissimi, prati mozzafiato, ponti di legno e vecchie costruzioni. Durante il percorso vi sono diversi utili cartelli che spiegano cosa si ha davanti. Al punto "C" il bivio dovrebbe essere chiuso per le bici. Invece al punto "D" si può fare qualche metro anche se poi diventa praticabile solo a piedi. Il percorso, qui, è in terra battuta fino alle case Giarranauti, punto "E". Qui è possibile rifornirsi d'acqua. Dal punto "E" inizia un percorso circolare che costeggia il bordo del promontorio, vi sono alcune salite in cui i meno allenati dovranno scendere e spingere, ma nulla di eccezionale. Al punto "F" si può fare una sosta e rifocillarsi. Si torna al punto "E" e poi indietro per la stessa strada fino all'auto per un totale di 15 km. La Forestale ha allestito un servizio di noleggio gratuito di 50 mountain bike.



La pista ciclopeditonale Giarranauti (in alto) attraversa l'area archeologica dell'Anapo, la Siracusa-Targia (sotto) e, a destra, un treno su un viadotto siciliano

DA PALERMO E NAPOLI

## Maratona ferroviaria così la periferia acquista centralità

Una maratona ferroviaria, da Palermo a Napoli, in tre giorni per accendere i riflettori sul trasporto su ferro e sulla mobilità sostenibile, sulle molte linee chiuse, sospese o interrotte che attendono un'occasione di riscatto, ma anche alcune novità che fanno ben sperare per la valorizzazione anche in chiave turistica. Tutta dedicata al sud, la maratona organizzata dalla Confederazione mobilità dolce dal 4 al 6 aprile. Quest'anno la maratona si è svolta tutta nelle regioni del Mezzogiorno e ad ogni tappa si sono tenuti incontri con le associazioni che sul territorio si battono per la valorizzazione, la riattivazione e il rilancio delle linee.

Il convoglio è partito da Palermo che, da pochi mesi vanta linee tranviarie moderne che, assieme all'anello ferroviario urbano in via di chiusura e al potenziamento del lungo raccordo verso l'aeroporto di Punta Raisi, dovrebbero costituire l'ossatura del sistema di mobilità basato sulla rotaia. La maratona vera e propria è iniziata lunedì scorso. A bordo di un treno regionale è stata attraversata la Sicilia dalla costa tirrenica alla costa jonica, fino a Catania. Questa linea interna a binario unico, unisce le due maggiori città della regione. Fino allo



scorso anno solo una coppia di treni percorreva integralmente i 240 km del tracciato, mentre la quasi totalità del traffico viaggiava su gomma. Dopo l'interruzione dell'autostrada, a seguito del crollo di un pilone occorso all'inizio del 2015, la Regione ha finanziato un servizio ferroviario con sette coppie di corse in meno di tre ore, che hanno riscosso un grande successo di pubblico. A Catania si è raggiunto in metropolitana il deposito della Ferrovia Circumetnea a Borgo, dove è previsto l'incontro con i dirigenti della linea concessa a scartamento ridotto che percorre circa 100 km alle falde del Mongibello, a volte attraverso trincee scavate nella lava. Il convoglio si è spostato alla volta di Messina, con una breve sosta a Taormina che ospita una delle più belle stazioni d'Italia e dalla città dello Stretto i partecipanti alla maratona ferroviaria si sono imbarcati alla volta di Vila S. Giovanni e da qui a Reggio Calabria per proseguire fino al capolinea partenopeo.

**SUZUKI**  
Way of Life!

**NUOVA VITARA. VIVA!**

PROVALA ANCHE CON IL CAMBIO AUTOMATICO A DOPPIA FRIZIONE

Non abbiamo sviluppato la tecnologia ALLGRIP con quattro modalità di guida: abbiamo rispettato la tua voglia di viaggiare. Non abbiamo ideato il Radar Brake Support per una frenata intelligente: abbiamo pensato alla tua sicurezza. Non abbiamo messo a punto il 4x4 con le emissioni più basse del mercato: abbiamo sostenuto l'ambiente in cui vivi. Non abbiamo creato un'auto: ti abbiamo ridato Vitara.

Offerta valida per immatricolazioni entro il 30 Aprile 2016

**Diesel a 19.900\*€**  
CON ROTTAMAZIONE  
\*Vernice metallizzata e IPT escluse

Non abbiamo creato un'auto: ti abbiamo ridato Vitara.

\* Prezzo riferito a Vitara 1.6 2WD V-COOL Diesel (cristalli in mano, IPT e vernice met. escluse), in caso di rottamazione, presso le concessionarie aderenti per immatricolazione entro il 30/04/2016.  
\*\* Riferito a Vitara Diesel, immatricolazione finale esclusa. Fonte: elaborazione Suzuki dati investimenti "Quinta Auto 2015" (www.sviluppoeconomico.gov.it)

SUZUKI | Supporto su Suzuki Italia | 800-452625 | Conoscete cosa contorniamo: max. 3.1 l/100km - 17, max. 113 g/km

È un'offerta esclusiva

**SUZUKI Village**  
by prima

**CATANIA**  
Via Sebastiano Catania 286  
Tel. 095 511702

**16/17 APRILE**  
**PORTE APERTE**  
Sabato 16 Aprile - Ore 9-13 / 16,30-19  
Domenica 17 Aprile - Ore 10-13,30

**MONDO**  
trasporti

[ UOMINI E STRADE ]

# Gli incidenti mortali in diminuzione ma aumentano i feriti

Venerdì il giorno sfortunato, le ore notturne più rischiose

Incidenti stradali diminuiti del 2,5% e il numero dei morti dello 0,6% sulle strade italiane, di contro sono aumentati del 16% i feriti gravi.

Il rapporto congiunto Aci-Istat sulla sicurezza della rete stradale e autostradale nazionale relativo al 2014 è ancora oggi il più «fresco» e accessibile, sebbene sia stato presentato ormai un anno fa dal presidente dell'Istituto di statistica nazionale, Giorgio Alleva, e dal numero uno dell'Automobile Club d'Italia, Angelo Sticchi Damiani.

Nel 2014 sono stati 177.031 gli incidenti stradali rilevati con lesioni a persone (un calo del 2,5% rispetto al 2013), che hanno provocato la morte di 3.381 persone (-0,6%) e il ferimento di altre 251.147 (-2,7%). Il numero di feriti gravi, censiti con la collaborazione con il ministero della Salute e d'intesa con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: sulla base delle dimissioni ospedaliere, l'anno scorso sono stati 14.943 contro i circa 13mila del

2013, con un incremento del 16%. I feriti gravi per ogni decesso sono 4,4, (3,8 nel periodo precedente).

Nella graduatoria europea sulla sicurezza stradale, questa relativa al 2015, l'Italia si colloca al 15° posto: ai primi tre posti si piazzano Malta, Svezia e il Regno Unito, ma il nostro paese sta dietro anche dietro Spagna, Germania e Francia.

Nel 2015 26mila persone sono morte sulle strade dell'Unione Europea, 5.500 in meno rispetto al 2010, ma senza segnare alcun miglioramento rispetto al 2014. Anche se

**Anche se le strade dell'Unione Europea restano le più sicure del mondo, nel 2015 sono morte 26mila persone, 5.500 in meno del 2010 ma senza segnare alcun miglioramento rispetto al 2014**

le strade dell'Ue restano le più sicure del mondo, l'anno scorso ben 135mila persone hanno riportato ferite gravi in seguito ad incidenti stradali, in maggioranza pedoni, ciclisti o motociclisti. Lo ha comunicato oggi la Commissione Europea.

Il commissario ai Trasporti Violeta Bulc invita «gli Stati membri ad aumentare i loro sforzi nel far rispettare la legge e nel fare campagne informative. Questo potrebbe avere un costo, ma non è nulla se paragonato ai 100 miliardi di euro dei costi sociali che comportano i feriti e i morti sulle strade». Il rallentamento della discesa del numero dei morti ha diverse cause, tra cui un'interazione più elevata tra gli utilizzatori delle strade motorizzate e non. Contribuisce anche la crescita di persone anziane alla guida o comunque sulle strade. Altre cause sono l'aumento del traffico generato dalla mitezza degli inverni e le minori risorse investite nella manutenzione stradale e in quella dei veicoli, a causa della crisi economica. Last but not least, incide negativamente anche la comparsa di nuovi comportamenti da parte degli utilizzatori delle strade, come la distrazione generata dai telefonini, nota la Commissione.

Un po' ovunque il maggior numero di incidenti si è verificato il venerdì, ma quelli più gravi sono avvenuti di domenica, seguiti dal sabato. Gli orari notturni rimangono i più a rischio: tra le 22 e le sei del mattino, in particolare fuori città.



## La raccomandazione

Il commissario Violeta Bulc invita «gli Stati membri ad aumentare i loro sforzi nel far rispettare la legge e nel fare campagne informative»

## AZIENDE E SERVIZI

# Nella autoscuole si apprende anche la sicurezza



Crescita e formazione continua è il binomio che sintetizza gli obiettivi del Consorzio Csa (Centro servizi per le autoscuole) di Catania. Questo non si limita solo al conseguimento delle patenti superiori o a fornire i corsi di formazione professionale; bensì punta alla crescita delle autoscuole associate - la "Autoscuole Montagna - Schepis" e la "Drive scuola guida" -, fornendo loro nuove opportunità di profitto, ma conservandone la personale autonomia.

Il Consorzio Csa offre ai propri clienti una personalizzazione completa del corso in base alle proprie esigenze. Il cliente, infatti, ha la possibilità di scegliere la sede, gli orari e la tipologia di corso da frequentare. La rete aziendale è organizzata in modo da potere dare la possibilità di iscriversi e frequentare il corso scelto nel più breve tempo possibile e in una delle sedi più vicine al proprio domicilio. Perché formazione iniziale, rinnovo e recupero punti sono temi all'ordine del giorno. Per ciò che concerne la formazione iniziale, è possibile conseguire la C. Q. C. (Carta di qualificazione del conducente) dopo avere frequentato l'apposito corso e averne superato gli esami previsti. La durata del corso è stabilita da vari fattori, infatti prima di informarsi solo sui prezzi, occorre capire a quale formazione iniziale è necessario iscriversi.

Il rinnovo della C. Q. C., invece, avviene frequentando un corso di formazione periodica della durata di 35 ore nelle sedi di cui il Consorzio dispone, ottenendo così un attestato di frequenza che - tramite il duplicato della patente posseduta - permetterà l'inserimento del codice armonizzato 95 (a certificazione del possesso della Carta) accanto alla nuova scadenza.

I corsi di recupero punti organizzati puntualmente dal Consorzio C. S. A., infine, permettono al cliente di porre rimedio alle decurtazioni di cui sono stati penalizzati. È possibile recuperare fino a un massimo di 9 punti e la struttura dove si effettuano è separata dalle aule dove si svolgono quotidianamente lezioni per le normali patenti, affinché tutto possa conciliare con la tempistica idonea alle esigenze dei clienti e di tutti gli altri corsi. Perché il Consorzio offre svariata assistenza: dal conseguimento al rinnovo al recupero punti e duplicato della patente di guida di tutte le categorie ai corsi per il conseguimento e recupero punti CQC al disbrigo pratiche automobilistiche ai corsi di teoria e di guida per ciclomotori a tutto ciò che concerne il campo di autotrasporti merci o viaggiatori.

P. C.

Corsi per il conseguimento, rinnovo e recupero punti COC. Corsi di formazione per INSEGNANTI e ISTRUTTORI di scuola guida. Corso MACCHINE MOVIMENTO TERRA e ESCAVATORI. Corsi di formazione CARRELLISTA e MULETTISTA, per AUTISTA-MANOVATORE GRU su autocarro. Corsi di formazione per RESPONSABILE TECNICO AMBIENTE e SICUREZZA. SI OFFRONO ANCHE SERVIZI DI CONSULENZA

**DRIVE** Scuola Guida  
di S. Belfiore & C.



**AUTOSCUOLE**  
MONTAGNA - SCHEPIS

**CSA**

INFO: Giovanni Montagna 3355238362 - Salvatore Belfiore 3465604150 www.consorzio-csa.it info@consorzio-csa.it SEDE: via XXIV Maggio 35, Santa Maria di Licodia (CT)

[ UOMINI E MEZZI ]

MONDO  
trasporti

# La messa a punto prima della partenza obbligo di protezione

## Prima freni, gomme e luci, poi viene tutto il resto

La sicurezza prima di tutto quando ci si mette alla guida, sia per piccoli che per lunghi tragitti. Alcuni accorgimenti sono elementari, ma importanti ed è bene lasciar fare le operazioni più impegnative al proprio meccanico di fiducia.

Il consumo di olio nei motori delle macchine odierne è decisamente trascurabile rispetto ad una volta, quindi è raro che occorra un rabbocco fra un cambio e l'altro, ma sarebbe comunque opportuno controllare il livello di lubrificante ogni 1000 km circa. Un'altra operazione fondamentale è il controllo della pressione dei pneumatici, che prolunga la durata della vettura stessa. Occhio, perché se la pressione è insufficiente, oltre a consumare più carburante, l'auto non garantisce una buona tenuta di strada. La pressione va sempre controllata a gomme fredde, adattandola al carico dell'automobile secondo quanto indicato dal costruttore. Quando si fa il controllo del livello dell'olio motore, è opportuno fare anche quello del liquido di raffreddamento. La verifica va fatta tenendo l'automobile in piano e a motore rigorosamente freddo.

Il livello giusto è fino alla tacca segnata sul serbatoio in plastica. Per i rabbocchi è consigliabile usare l'acqua distillata o demineralizzata, per non usurare il motore. L'acqua distillata però bolle a 100 gradi e soprattutto ghiaccia a 0 gradi, dunque bi-

sogna integrarla con un antigelo. Il liquido di raffreddamento dovrebbe essere controllato da un esperto ogni due anni circa e del tutto sostituito dopo quattro anni. Un altro elemento da tenere sotto stretta osservazione è l'impianto idraulico dei freni, che non deve mai scendere al di sotto del livello indicato. Se ciò accade si accenderà una spia luminosa nell'auto, ma prevenire è meglio che curare e per questo basta controllare il livello nel piccolo serbatoio all'interno del vano motore. Se il liquido scende troppo velocemente, potrebbe dipendere da

**Agenti atmosferici e uso prolungato usurano le spazzole tergitristallo, fondamentali anche in chiave sicurezza perché consentono una visibilità piena in caso di pioggia**

una perdita che, per la propria sicurezza e incolumità, va immediatamente eliminata.

Quanto alle batterie, quelle attuali batterie necessitano di poca manutenzione, basta controllarne il livello ogni tanto aggiungendo, se occorre, acqua distillata fino alla tacca indicata. Il coperchio deve essere mantenuto asciutto e pulito.

Per ovvie ragioni di opportunità e sicurezza è poi indispensabile che tutte le luci dell'auto funzionino alla perfezione. Se ci si accorge che una lampadina è fulminata, la si può sostituire facilmente da soli seguendo il libretto di istruzioni, altrimenti c'è l'elettrauto in grado naturalmente di mettere a punto l'intero impianto.

Per scongiurare ogni danno al parabrezza, poi, occorre usare solo il liquido specifico, reperibile presso ricambisti e supermercati specializzati.

Quanto alle spazzole tergitristallo, gli agenti atmosferici e un uso prolungato o poco accorto conduce di solito ad una loro precoce usura. Per cambiarle basta seguire le istruzioni riportate sul libretto di istruzioni, che variano sensibilmente da un modello all'altro, ma è opportuno farlo per avere una buona visibilità in caso di pioggia.



Alcuni accorgimenti sono elementari, ma è importante affidarsi con regolarità al proprio meccanico di fiducia e sicuramente ogni volta che si deve intraprendere un viaggio lungo

## OMICIDIO STRADALE

### Una legge nel rispetto delle vittime

MARIANO MESSINEO

La legge che ha introdotto il nuovo reato di omicidio stradale comporta una serie di rilevanti novità, comprese quelle dell'articolo 590-bis del codice penale. Esso prevede che «chiunque cagioni per colpa ad altri una lesione personale con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, è punito con la reclusione da 3 mesi a un anno per le lesioni gravi e da uno a tre anni per quelle gravissime».

Si tratta, quindi, di una disciplina che impone, indubbiamente, maggiore attenzione alla guida e gravi conseguenze anche nei casi in cui l'incidente non determini la morte della vittima. Uno dei primi casi in Sicilia di applicazione della nuova legge, che prevede, come detto, disposizioni più severe per l'omissione di soccorso anche

in caso di lesioni personali, si è registrato proprio nel Catanese, dove la Polstrada di Caltagirone è riuscita a risalire, in poco più di un'ora, all'identità del fuggitivo e a stringere il cerchio attorno a lui. Il sinistro è avvenuto sulla strada statale n. 417 Catania - Gela, al Km 62+700, in località Torremuzza, poco distante dalla base militare Usa di Sigonella. Come accertato dagli agenti, il conducente di una Renault "Clio" (che viaggiava in direzione di Caltagirone) non ha soccorso un cittadino statunitense rimasto ferito. Le ricerche degli agenti, coordinati dall'ispettore Emilio Ruggieri, hanno dato esito positivo. L'uomo è stato, infatti, identificato e denunciato per omissione di soccorso e fuga, e con il nuovo reato di omicidio stradale gli sarà sospesa la patente di guida per 5 anni e sarà perseguibile penalmente d'ufficio. È un 52enne di Catania. Dopo lo scontro fra le due auto il 52enne è fuggito con la Clio, si è fermato per un guasto alla vettura a poche centinaia di metri da un'aera di servizio dell'autostrada Palermo-Catania. Lì ha trovato un passaggio e si è recato in un autonoleggio a Catania per affittare una vettura, dove è stato però bloccato dalla Polstrada.

La nuova normativa impone la necessità di un'adeguata campagna di informazione e sensibilizzazione, a cui, come annunciato dal dirigente del Compartimento Sicilia Orientale, Cosimo Maruccia, la stessa Polstrada è impegnata con una serie di iniziative che coinvolgono soprattutto le scuole. «Inoltre il nostro personale - aggiunge il dott. Maruccia - partecipa ad apposite attività di formazione a Cesena per essere reso edotto dei contenuti e delle diverse sfaccettature di una legge che implica un forte senso di responsabilità non soltanto da parte di chi è alla guida di un veicolo, ma anche da parte dell'operatore di polizia».

**Prevista la reclusione da 3 mesi a un anno per le lesioni gravi e da uno a tre anni per quelle gravissime, pene più severe disposte anche per i casi di omissione di soccorso**



.....il mio lavoro è la mia anima, e come tale la difendo con i denti. Mi sono creata da sola e non permetto a nessuno di distruggermi, o per lo meno combatto. Continuerò a seguirvi e a sostenervi



IL TUO CONTRIBUTO.....LA NOSTRA FORZA

ULIAS UNIONE LIBERA INTERMEDIARI SEZIONE E | ULIAS SEZIONE E | ULIAS

WWW.ULIAS.IT | INFO@ULIAS.IT | LUNGOTEVERE FLAMINIO N.24 | 00196 ROMA TEL. + 39 0687679400

**AREA SERVIZI**



**AREA CONSULENZE**



**AREA CONVENZIONI**



**AREA FORMAZIONE**



# Le autostrade del mare tra carenze infrastrutturali e prospettive di sviluppo

## Un'alternativa da inseguire anche per difendere l'ambiente

**C'**è un settore dell'economia nel quale l'Italia è stata fra i pionieri a livello europeo ed è ancora oggi leader a livello mondiale grazie alla flotta di navi traghetti e ro-ro, adibite cioè al trasporto di carichi rotabili.

Questo settore è il cosiddetto «short sea shipping», vale a dire le autostrade del mare, collegamenti marittimi di corto raggio alternativi al trasporto terrestre (stradale o ferroviario) fra porti italiani o verso scali di altri paesi limitrofi nel Mediterraneo.

Secondo le statistiche di Confitarma (Confederazione Italiana degli Armatori), la flotta mercantile battente il tricolore a fine 2013 comprendeva 69 navi ro-ro per 2,6 milioni di tonnellate di stazza lorda (in crescita del 2% rispetto al 2012), cui vanno aggiunti altri 207 traghetti per 2,5 milioni di tonnellate di stazza lorda. Fra il 2004 e il 2013 sono state consegnate 29 navi ro-ro cargo, mentre altre 10 risultano ancora in costruzione. I nuovi traghetti consegnati negli ultimi 10 anni sono stati invece 38. Le autostrade del mare più trafficate sono quelle che collegano la penisola con la Sardegna e la Sicilia (da e per i porti liguri, toscani, laziali e campani), mentre sul versante adriatico l'unico collegamento di cabotaggio nazionale è quello che mette in relazione Ravenna e Brindisi con il porto di Catania. A questi servizi di trasporto marittimo, si aggiungono poi molteplici «corsie navigabili» fra l'Italia e altri Paesi del Mediterraneo, in particolare dal Tirreno verso Spa-



TIRE E NAVI: MERCI E AMBIENTE A BRACCETTO

gnia e Nord Africa e dall'Adriatico soprattutto verso Grecia e Turchia. Gli scali marittimi italiani più importanti per i traffici di autostrade del mare sono Savona, Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Catania, Cagliari, Brindisi, Ravenna, Ancona, Venezia e Trieste. Sempre dalle statistiche di Confitarma sullo stato dell'armamento italiano, si evince che l'offerta di stiva dei servizi di trasporto ro-ro per la Sicilia nel 2014 è rimasta pressoché inalterata e pari a 324.300 metri lineari (erano 336.000 nel 2013). Invariato anche il numero di partenze settimanali, pari a 67 andata/ritorno ma, per

effetto di una razionalizzazione dei servizi, tale offerta si concentra su un minor numero di collegamenti (pari a 17 su 15 direttrici differenti). Prosegue, invece, il momento di crisi dei collegamenti delle autostrade del mare che interessano la Sardegna, anche se non si registrano rispetto agli anni precedenti ulteriori riduzioni dell'offerta di stiva rimasta sostanzialmente invariata.

L'isola è colpita fortemente sia dal calo dei flussi turistici, sia dalla crisi in cui versano molte grandi realtà industriali sarde. L'offerta settimanale di trasporto è pari a 260.000 metri lineari distribuita su 12 diversi collegamenti e 62 partenze di andata/ritorno. Parallelamente, crescono sempre di più, invece, i servizi di trasporto marittimo ro-ro internazionali dai porti italiani operati da compagnie di navigazione nazionali verso scali marittimi di paesi terzi (soprattutto per esempio Spagna - Marocco e Francia - Marocco). Per queste rotte, l'offerta settimanale di stiva supera i 350.000 metri lineari, distribuita su 23 collegamenti differenti e 63 partenze di andata/ritorno. Interessanti, rileva Confitarma, sono gli sviluppi in Adriatico, in particolare verso la Grecia, e nel Mediterraneo occidentale, verso il Marocco. La stabilizzazione della situazione politica dei Paesi della costa nord orientale del Maghreb potrebbe portare a un ulteriore incremento dei collegamenti verso la sponda sud del Mediterraneo. Determinante per lo spostamento dei camion e dei semirimorchi dalle strade al mare è stato lo strumento dell'E-



cobonus, un incentivo nazionale diretto a tutti gli autotrasportatori il cui obiettivo è stato quello di sostenere le imprese di autotrasporto e rendere conveniente il trasferimento di quote sempre maggiori di merci dalle autostrade asfaltate alle rotte marittime.

Ma sono diverse le criticità. Un dossier elaborato recentemente da Isfort (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti) e intitolato «Autostrade del Mare 2.0: risultati, criticità, proposte per il rilancio» ha messo in evidenza alcune criticità che finora hanno limitato uno sviluppo ulteriore di questa alternativa al trasporto «tutto strada». Secondo questa ricerca, l'assenza di terminal dedicati alla movimentazione di rotabili, un'insufficiente integrazione fra gli operatori e una più equilibrata distribuzione dei sussidi

sono tra i punti critici che hanno impedito finora un pieno pieno sviluppo delle linee ro-ro.

«Se si considerano i fondi erogati (oltre i 200 milioni di euro già distribuiti, altri 34 sono in corso di erogazione per l'anno 2011) e l'effettivo utilizzo che ne è stato fatto - spiega il documento - l'obiettivo del trasferimento dei camion dalla strada al mare sembra essere stato colto solo in parte. Secondo la società chiamata a gestire l'erogazione degli incentivi (RAM Spa, ndr), l'impatto di tale provvedimento si attesta intorno al 5% di traffico trasferito».

Si poteva fare di più se si pensa che l'Italia ha 7.500 chilometri di coste, 290 porti, una flotta di circa 300 traghetti per 5 milioni di tonnellate di stazza lorda e 105.000 imprese di autotrasporto. Secondo Isfort a limitare il successo

al solo cabotaggio marittimo obbligato (i collegamenti insulari), con l'eccezione del tratto sostitutivo alla Salerno-Reggio Calabria e delle linee Ravenna-Catania e Genova-Termini Imerese, «è stata soprattutto la scelta di incentivare solo una quota marginale del costo complessivo di questa soluzione di trasporto, ovvero il costo del passaggio nave. L'erogazione di un contributo - evidenzia il rapporto - non è sufficiente a modificare un modello logistico, serve un complesso di interventi di carattere organizzativo, di servizio e, dove necessario, infrastrutturale che trasformino la sede portuale da un punto di imbarco e di sbarco di camion, in un nodo intermodale in cui le modalità alternative alla gomma (trasporto marittimo e ferroviario) possano integrarsi in modo efficace ed efficiente con l'autotrasporto».

### LA SICILIA

www.lasicilia.it

Direttore responsabile  
Mario Ciancio Sanfilippo

Condirettore  
Domenico Ciancio Sanfilippo

Editrice  
Domenico Sanfilippo Editore SpA



In redazione:  
Tony Zermo  
Nino Arena  
Fabio Russello

Hanno collaborato:  
Pierangela Cannone  
Paolo Mangiafico  
Nuccio Merlini  
Mariano Messineo  
Paolo F. Minissale  
Giuseppe Moroso  
Giuseppe Recca  
Lucia Sali  
Alessandra Serio  
Francesco Vasta

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

### I DATI DI SAFETY AND SHIPPING REVIEW 2016 DI ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY SE

**N**el 2015, a livello mondiale, gli incidenti nel trasporto marittimo che hanno causato perdite integrali hanno proseguito la tendenza al ribasso nel lungo periodo con 85 perdite subite. È quanto dimostra la quarta edizione di Safety and Shipping Review 2016 di Allianz Global Corporate & Specialty SE (Agcs), che ha preso in esame le perdite marittime superiori a 100 tonnellate di stazza lorda. Sebbene il numero di perdite sia rimasto stabile, calando di appena il 3% rispetto all'anno precedente (88), il 2015 è stato l'anno più sicuro nel trasporto marittimo dell'ultimo decennio. Dal 2006 le perdite sono diminuite del 45% grazie a migliori condizioni di sicurezza e ad una più solida auto-regolamentazione. Tuttavia, permangono differenze per regione e per tipo di nave. Più di un quarto di tutte le perdite si sono verificate in Cina meridionale, Indocina, Indonesia e Filippine (22 navi). Le perdite in questi luoghi, a differenza di altre aree importanti, sono aumentate rispetto all'anno precedente. I cargo e i pescherecci hanno rappresentato più del 60% di tutte le perdite, e per la prima volta in 3 anni quelle dei cargo sono aumentate. La causa più comune di perdite totali è stata il naufragio (affondamento), che rappresenta quasi il 75% delle perdite, in aumento del 25% rispetto al 2014, e spesso dovuto al cattivo tempo. Secondo il rapporto, nel 2015 ci sono stati 2.687 incidenti marittimi nel mondo (incluse le perdite totali), con un calo del 4%. Gli incidenti si verificano tutti i giorni della settimana, anche se la maggior parte avviene di giovedì, mentre sabato è quello in cui ne avvengono di meno. Il Mediterraneo orientale e Mar Nero si confermano, con 484 episodi, il principale punto caldo. Tre navi condividono la fama di essere le più inclini agli

## Sicurezza in mare, 2015 anno al top Ma crisi economica costringe a tagli

incidenti (ve ne sono stati 19 nello scorso decennio): un traghetti ro-ro nell'area dei Grandi Laghi, un aliscafo nel Mediterraneo orientale e Mar Nero e un traghetti nelle Isole britanniche.

Se la tendenza al calo nel lungo periodo nelle perdite marittime è incoraggiante, il proseguire di deboli condizioni economiche e di mercato, la diminuzione dei prezzi delle materie prime e un eccesso di navi stanno mettendo pressione sul contenimento dei costi aumentando i problemi legati alla sicurezza. Nel

lo scorso decennio AGCS ha notato un aumento nella frequenza delle perdite, che può essere attribuito in certa misura a questa situazione. Oltre a influire sugli investimenti per la manutenzione delle navi, l'esigenza di riduzione dei costi può peggiorare le condizioni dell'equipaggio, la sicurezza dei passeggeri e le operazioni di salvataggio. Agcs ha assistito, nell'ultimo decennio, ad un aumento nelle richieste di indennizzo dovute alla "stanchezza": con un equipaggio ridotto al livello minimo possibile e la previ-



sione di una diminuzione del personale, la necessità di turni di lavoro più lunghi potrebbe inasprire il problema.

Nel frattempo, la formazione in al-

cune aree rimane inferiore alla media, come nel caso della navigazione elettronica, che non deve essere vista come una panacea ma come strumento complementare. Anche se sono stati compiuti progressi importanti nel campo della sicurezza dei passeggeri nelle navi, rimangono delle preoccupazioni soprattutto per i viaggi non internazionali. Alcune parti dell'Asia sono molto lontane rispetto agli standard internazionali, come dimostra il numero di recenti perdite di traghetti nelle acque del sud est asiatico. La pressione sui profitti mette a rischio la programmazione della manutenzione.

L'esigenza di navi container sempre più grandi ha visto la capienza dei grandi cargo aumentare del 70% in dieci anni, fino a contenere oltre 19.000 container. A febbraio del 2016, la «mega-nave» CSC Indian Ocean è rimasta incagliata per vari giorni nel fiume Elba, in Germania, facendo nascere molte domande sulla possibilità di un incidente più grave. Si teme che le pressioni commerciali nel settore del salvataggio abbiano ridotto la facilità di accesso di chi effettua il recupero in mare. Il settore potrebbe doversi preparare ad uno scenario di perdite totali di oltre 1 miliardo di dollari. Inoltre il rapporto mette in evidenza che gli eventi meteo eccezionali stanno diventando più frequenti, provocando rischi ulteriori e danni alle supply chain. Quest'anno si stima che l'effetto di un "super" El Niño possa provocare ulteriori disagi dovuti alle condizioni meteo estreme.



Nel 2015, a livello mondiale, gli incidenti nel trasporto marittimo che hanno causato perdite integrali hanno proseguito la tendenza al ribasso nel lungo periodo con 85 perdite subite

[ INFRASTRUTTURE ]

MONDO  
trasporti

# Il porto di Catania guarda al futuro

L'Autorità ha dato il via ad una serie di lavori infrastrutturali che consentiranno un ulteriore sviluppo

PIRANGELA CANNONE

Lo scalo di Catania, un tempo "porto-emporio", oggi è il "gate" più importante dell'Isola e influenza un'area geografica molto vasta che comprende sei delle ex province della Sicilia. Un "melting-pot" di genti accomunate dal desiderio di integrazione sociale e culturale per trasmettere nuovi saperi e modelli culturali. Questi rappresentano il divenire di una società moderna, aperta alle trasformazioni sociali.

Un ruolo strategico, quindi, quello svolto dal sistema logistico di Catania e del suo porto che funge da bacino di raccolta e distribuzione dei traffici da e per il Mediterraneo, sviluppa una grande potenzialità sia per attività tradizionali, come quelle produttive, sia per quel che concerne la crescita turistica. Tant'è che l'area etnea, per la sua posizione geografica, è da molto tempo ritenuta fondamentale per tale sviluppo.

La nuova Darsena Polifunzionale, in questo contesto di sviluppo, ha costituito una infrastruttura di grande prospettiva intermodale che ha anche consentito la delocalizzazione di gran parte del traffico commerciale, liberando il porto vecchio che è stato completamente adibito all'accoglienza delle navi da crociera. Insomma, un porto da amare alla riscoperta della sua storia dei suoi miti e dei suoi tesori. Tra tradizione e innovazione. Ed è grazie al progresso e al potenziamento di questa infrastruttura, infatti, che l'autorità portuale diventa un'arma vincente per collaborare allo sviluppo economico della città. Occorre dare uno sguardo ad alcuni numeri: nel 2015 il porto ha movimentato 7,6 milioni di tonnellate di merci e, per quanto concerne il settore container, circa 50 mila Teu. Il potenziamento delle infrastrutture e le novità nel settore, pertanto, permettono il consolidamento di un trend più che positivo, facendo assumere al porto di Catania un ruolo principale e determinante nello sviluppo dei traffici marittimi nazionali, comunitari e internazionali dell'Isola.

«Lo scorso venerdì - afferma il Commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Catania, Cosimo Indaco - è stata una giornata importantissima per il nostro porto. Il Comitato portuale ha approvato: - la proposta di attraversamento nel sedime portuale del nodo ferroviario di Catania che comporrà, tra l'altro, l'abbattimento dell'e-

dificio alloggi Capitaneria di Porto (edificio rosa); l'autorizzazione per le proprie competenze dello spostamento varco doganale in funzione dell'apertura del porto alla città; l'approvazione delle misure urgenti per l'implementazione della sicurezza in ambito portuale. L'approvazione dei lavori di restyling del sedime portuale finalizzati a garantire standard di sicurezza anche in funzione dell'apertura stessa del porto alla città. L'importo dei lavori è di 3,5 milioni di euro.

Il Commissario Indaco, riunitosi nella seduta dello scorso 8 aprile, ha aggiornato il Comitato portuale sulle modifiche della recente riforma, approvata all'unanimità dalla Conferenza Stato-Regioni Unificata del 31 marzo e alla quale ha partecipato il sindaco di Catania Enzo Bianco nella sua carica di presidente del Consiglio nazionale dell'Ance. Il testo della riforma prevede che, su richiesta motivata dei presidenti delle Regioni, le Autorità portuali - non classificate come sedi di

**Nel 2015 il porto di Catania ha movimentato 7,6 milioni di tonnellate di merci e, per quanto concerne il settore container, ha movimentato circa 50 mila Teu**



**Cosimo Indaco, il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Catania**

autorità di sistema portuale dal decreto legislativo riguardante la riorganizzazione - possono richiedere in fase transitoria e per un periodo non superiore a 36 mesi dall'entrata in vigore del decreto, l'autonomia amministrativa. Nello specifico, su proposta motivata della Regione Sicilia, è prevista la facoltà di individuare nel porto di Catania sede di soppressa Autorità portuale aderente alla AdSP, la sede della stessa Autorità di sistema portuale.

Il Comitato portuale nel ringraziare il sindaco Bianco per i risultati ottenuti in sede di Conferenza Unificata, ha ulteriormente evidenziato come il porto di Catania risulta ancora per il 2015 leader in Sicilia per la movimentazione di merce, fatta eccezione per i prodotti liquidi petrolchimici. Affermando, obiettivo per obiettivo, la rispondenza delle caratteristiche morfologiche, strategiche, economiche e sociali del porto agli obiettivi settoriali di cui al reg. Ue n. 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio datato 11/12/2013, dimostrando che il porto di Catania risponde perfettamente alla logica e alle caratteristiche del «core network».

Il sindaco Bianco ha comunicato altresì che «se è vero che le precedenti governance sono state deficitarie nel far ottenere il giusto riconoscimento formale da parte dell'organismo Comunitario allo scalo etneo; è altrettanto vero che detti requisiti sussistono e sono documentati. Tale entità dei fatti porta ad asserire che il porto di Catania è già una realtà consolidata e come tale vanta un'oggettiva collocazione baricentrica in grado di costituire volano per l'intero territorio e garantire un'adeguata governance proprio per sviluppare le potenzialità di tutto il sistema portuale della Sicilia Sudorientale». Infine, il Comitato portuale concorda sull'«unico coordinamento per la portualità della Sicilia Orientale» ma ribadisce sulla assoluta necessità di «pari equilibri e pari dignità».

## Il 14 conferenza Stato Regioni

«Stiamo andando avanti rapidamente e secondo i tempi previsti nella fase attuativa della Riforma della Pubblica Amministrazione e lo stiamo facendo in modo unitario portando il contributo e l'adesione unanime di tutte le Regioni», così il Presidente della Conferenza delle Regioni, Stefano Bonaccini, ha commentato il parere positivo espresso nella Conferenza Unificata al decreto legislativo relativo alla riorganizzazione e alla razionalizzazione della disciplina concernente le autorità portuali e l'intesa sul Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica. «Si tratta comunque - ha detto Bonaccini - di provvedimenti importanti e mi auguro che con la prossima Conferenza delle Regioni, in programma il 14 aprile, si possa chiudere, con l'approvazione dei due decreti attuativi la fase che concretizza una riforma della Pubblica Amministrazione che il Paese attende da anni. Con la riforma della riorganizzazione dei porti si semplifica fortemente il quadro del settore creando 15 autorità di sistema portuale, cui faranno riferimento 54 porti di rilevanza nazionale e a cui potranno rivolgersi le Regioni anche per chiedere l'inserimento di porti di rilevanza regionale - spiega la Conferenza delle Regioni in una nota -. È un'operazione di forte razionalizzazione che porta ad una riduzione dei comitati portuali: dagli oltre 360 esistenti oggi, a circa 70». «Tutto ciò - ha proseguito - avverrà anche con il coinvolgimento delle Regioni e degli Enti locali perché alcuni componenti saranno designati dalle autonomie territoriali. Con la riforma le nuove autorità istituiranno anche "tavoli di partenariato della risorsa mare", con funzioni consultive, a cui parteciperanno stakeholder e associazioni di categoria. Una svolta anche per la semplificazione burocratica con la realizzazione dello sportello unico doganale e l'attivazione di controlli sotto il coordinamento funzionale dell'agenzia delle dogane e l'attivazione di uno sportello amministrativo».

## LE PAROLE DEL DELEGATO PER LE INFRASTRUTTURE E LA LOGISTICA

### I dubbi di Confindustria sulla riforma del sistema portuale «In Sicilia l'assetto tracciato è caratterizzato da ulteriori criticità»

Prosegue in Conferenza Stato-Regioni l'iter di approvazione dello schema di riforma del sistema portuale e della logistica.

«La riforma, che avrebbe dovuto restituire competitività ed efficienza all'economia del Paese - ha però detto il delegato per le infrastrutture e la logistica di Confindustria Sicilia, Ivo Blandina - si è concretizzata in un processo di accentramento delle funzioni sin qui svolte dalle Autorità Portuali».

Il position paper di Confindustria al riguardo è molto netto: «Nel complesso, lo schema di provvedimento risulta poco convincente a tutto il si-

stema confindustriale ed è valutato inadeguato ed inefficace per rilanciare la competitività del sistema portuale-logistico nazionale, incoerente con le linee indicate nel Piano strategico nazionale della portualità e la logistica di agosto 2015, ed approssimativo nelle soluzioni prospettate, che di fatto consegnano la portualità nazionale e locale alla politica».

«In Sicilia - ha aggiunto Ivo Blandina - l'assetto tracciato con la riforma è caratterizzato da una criticità ulteriore. L'unico "sistema portuale" esistente, quello governato dall'Autorità portuale di Messina/Milazzo e

costituito dal porto di Messina, il terminal di Tremestieri, la rada San Francesco, il porto di Milazzo e l'area industriale di Giannoro, con la sua articolazione innovativa di strutture di interesse nazionale e regionale, potrebbe perdere centralità - quelle cioè che dalla Cina arrivano, attraverso il Canale di Suez e Gibilterra fino ai porti di Anversa, Rotterdam e Amburgo - non riesce ad «attirare» movimentazione rimanendo così ai margini nonostante le enormi potenzialità. Porti come Messina, Catania ed Augusta hanno infatti enormi margini dal punto di vista logistico.

«Confidiamo - conclude Blandina - nel fatto a Roma il presidente della Regione Crocetta assuma una posizione chiara a tutela dell'economia siciliana e del sistema regionale dei

trasporti, valutando il quadro delle opzioni possibili per ottenere le più ampie garanzie sulla governance dei porti siciliani».

Del resto è opinione comune il fatto che la Sicilia, pur essendo centrale nelle rotte del commercio mondiale - quelle cioè che dalla Cina arrivano, attraverso il Canale di Suez e Gibilterra fino ai porti di Anversa, Rotterdam e Amburgo - non riesce ad «attirare» movimentazione rimanendo così ai margini nonostante le enormi potenzialità. Porti come Messina, Catania ed Augusta hanno infatti enormi margini dal punto di vista logistico.



LE NUOVE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE IN ITALIA



Il meglio del mobile italiano a Niscemi

mobiliditrapani.it

# MOBILI DI TRAPANI

La più grande esposizione di mobili classici e moderni



SPAR



3.000 mq di esposizione



# La filiera del mare è un settore che vale 100 miliardi di euro

Ma al Sud il potenziale non è sfruttato al massimo

Nel 2014, i 43,7 miliardi di euro prodotti dalla filiera del mare sono riusciti ad attivare 81,2 miliardi di euro, tanto da poter parlare di 124,9 miliardi di ricchezza, direttamente e indirettamente, prodotta dall'economia del mare, l'8,6% dell'economia complessiva del Paese. Tra i differenti settori della filiera del mare, la movimentazione di merci e passeggeri via mare mostra una ottima capacità moltiplicativa, tanto che per ogni euro prodotto dal comparto se ne attivano 2,9 nel resto dell'economia, ciò vuol dire che i 7,3 miliardi di euro di ricchezza prodotta dal settore, ne hanno generato circa 21 miliardi di euro tra imprese a monte e a valle ad essa connesse come, ad esempio, il trasporto marittimo e terrestre. Insieme alla movimentazione delle merci, occorre evidenziare l'importanza del ruolo della cantieristica, che nonostante le difficoltà che sta attraversando, riesce a produrre un effetto moltiplicatore pari a 2,4 euro sul resto dell'economia, tanto che, nel 2014, a fronte di 7,2 miliardi di euro prodotti, ne sono stati attivati 17,4: molto verosimilmente in attività legate alla metallurgia, alla ricerca e sviluppo, ecc. Ancora di poco al di sopra del valore medio del moltiplicatore (pari a 1,9 euro), si collocano i due comparti più strettamente legati al turismo: le attività sportive e ricreative con un moltiplicatore pari a 2,1 euro ogni euro prodotto e i servizi di alloggio e ristorazione con un moltiplicatore pari a 2 euro ogni euro prodotto. La ricchezza complessivamente prodotta dalle attività sportive e ricreative, tra diretta e

## LA SCHEDA

**IN SICILIA «PESA» 10,6 MLD** Sicilia (10,6 miliardi di euro), Campania (9,5 miliardi di euro) e Puglia (6,8 miliardi di euro), le regioni che nel complesso contribuiscono maggiormente ad un tale andamento. Da un punto di vista territoriale il Mezzogiorno, tra valore aggiunto prodotto (14,7 miliardi di euro) e attivato (21,7 miliardi di euro) dalla filiera del mare, rappresenta un'area leader del Paese, nonostante un moltiplicatore non molto elevato (pari a 1,5 euro ogni euro prodotto) rispetto alle altre ripartizioni del Paese. Tale area riesce a generare 36,4 miliardi di euro totali ed una incidenza pari al 10,8% sull'economia totale.

*Nel 2014, i 43,7 mld di euro prodotti dalla filiera del mare sono riusciti ad attivare 81,2 mld, tanto da poter parlare di 124,9 mld di ricchezza, direttamente e indirettamente, prodotta dall'economia del mare, l'8,6% dell'economia complessiva del Paese*

indiretta, è pari a circa 8 miliardi di euro, contro gli oltre 36 miliardi di euro prodotti dal comparto dei servizi di alloggio e ristorazione. L'indotto di questi due comparti ha coinvolto probabilmente attività legate al settore alimentare, ai servizi immobiliari, alla comunicazione e stampa e ai servizi creativi e artistici. Per ogni euro prodotto dalla filiera ittica se ne generano 1,9, il che significa che partendo da una base di circa 3 miliardi di euro di ricchezza prodotta dal settore ittico, il resto dell'economia e, in particolare, i settori legati al mondo del tessile, del marketing ecc., ne attivano circa 5,8 miliardi di euro. Si scende ad un moltiplicatore pari a circa 1,2 euro per le industrie delle estrazioni marine, che hanno prodotto e attivato circa 5 miliardi di euro, un settore questo evidentemente con scarse relazioni intersettoriali, ma comunque rilevante per l'economia del mare. In ultimo, giacché più ridotto, ma solo da un punto di vista economico, il moltiplicatore della ricerca, regolamentazione e tutela dell'ambiente, pari a 0,5 euro generati ogni euro prodotto dalla filiera. Un settore, in ogni caso strategico e con un valore aggiunto che sebbene non venga moltiplicato da un punto di vista economico rappresenta un importante moltiplicatore di conoscenza e sviluppo. Da un punto di vista territoriale il Mezzogiorno, tra valore aggiunto prodotto (14,7 miliardi di euro) e attivato (21,7 miliardi di euro) dalla filiera del mare, rappresenta un'area leader del Paese, nonostante un moltiplicatore non molto elevato (pari a 1,5 euro



Da un punto di vista territoriale il Mezzogiorno, tra valore aggiunto prodotto (14,7 miliardi di euro) e attivato (21,7 miliardi di euro) dalla filiera del mare, rappresenta un'area leader del Paese, nonostante un moltiplicatore non molto elevato (pari a 1,5 euro ogni euro prodotto) rispetto alle altre ripartizioni del Paese

ogni euro prodotto) rispetto alle altre ripartizioni del Paese. Tale area riesce a generare 36,4 miliardi di euro totali ed una incidenza pari al 10,8% sull'economia totale. Sicilia (10,6 miliardi di euro), Campania (9,5 miliardi di euro) e Puglia (6,8 miliardi di euro), le regioni che nel complesso contribuiscono maggiormente ad un tale andamento. Nell'Italia si assiste ad un moltiplicatore che aumenta dal Mezzogiorno (1,5 euro), al Centro (1,8 euro),

fino al Nord Ovest (2,2 euro) e al Nord Est (2,3 euro); anche se in termini assoluti la filiera aumenta la sua produzione dal Nord (30 miliardi di euro nell'Ovest e 26,2 miliardi di euro nell'Est), al Centro (32,3 miliardi di euro) fino a generare volumi di affari più elevati nel Sud e nelle isole (36,4 miliardi di euro). Tra le regioni con il maggior valore aggiunto prodotto e attivato, la classifica vede in testa la Liguria (18 milioni di euro), seguita

dal Lazio (18 milioni di euro), dalla Sicilia (10,6 milioni di euro), dall'Emilia Romagna (10,5 milioni di euro) e dalla Toscana (10 milioni di euro). Tutti i settori della filiera della blue economy sono in grado di generare un effetto moltiplicatore, con il Nord che, grazie anche ad una maggiore strutturazione e infrastrutturazione del proprio territorio, riesce a produrre un più elevato effetto moltiplicatore sul resto dell'economia.

## IL COMMERCIO VIA MARE AL TEMPO DELLA CRISI E DELLA RIPRESA ECONOMICA

Guardando al segmento Ro-Ro non tutti i porti svolgono servizi di cabotaggio. L'unica linea del quadrante adriatico infatti è quella che collega Ravenna con Catania. Questi due porti hanno avvertito particolarmente la crisi economica della Grecia, in quanto principale Paese di origine e di destinazione delle linee Ro-Ro che toccano tali porti. La flessione di questo segmento del traffico è stata particolarmente rilevante a partire dal 2008.

I porti della sponda tirrenica, soprattutto Civitavecchia e Catania, hanno avuto dinamiche di crescita nettamente superiori alla media nazionale, particolarmente impetuose fino al 2010 e leggermente meno intense nel biennio 2011-2012. Diverso è l'andamento del traffico dello scalo di Genova che resta il principale porto di smistamento dei rotabili superato solo dal porto di Livorno. I volumi gestiti dal porto ligure sono quasi doppi rispetto ai porti di Civitavecchia e Catania (7,7 milioni di tonnellate transitate nel 2012 nel primo caso, contro i 4,1 nel secondo caso e 4,2 nel terzo caso). Nonostante ciò indubbiamente le tensioni politiche e sociali del Nord Africa hanno inciso sul traffico di rotabili da e verso il porto di Genova.

Guardando poi ai dati relativi all'andamento dell'unica linea di collegamento marittimo esistente tra Ravenna e Catania, l'assenza di un'offerta non sembrerebbe essere giustificata da un vuoto di domanda, poiché la linea funziona ed anche con buoni coefficienti di carico. Inoltre l'assenza di linee di collegamento con le isole che prevedano più toccate sulla penisola italiana dovrebbe essere studiata con maggiore attenzione al fine di ottimizzare i coefficienti di carico e allo stesso tempo stimolare un effettivo uso sostitutivo del trasporto marittimo rispetto alle soluzioni tutto-strada.

Ad esempio, le linee di collegamento tra Genova e la Sardegna (Porto Torres, Olbia e Arbatax) arrivano a movimentare solo il 70% del traffico registrato

# La rotta tra Ravenna e Catania resta a galla nonostante la crisi greca

*I porti della sponda tirrenica, soprattutto Civitavecchia, ma anche Catania, hanno avuto dinamiche di crescita nettamente superiori alla media nazionale, impetuose fino al 2010 e meno intense negli anni successivi*

nella linea Livorno Olbia. Allo stesso modo la linea Ravenna-Catania è di gran lunga la più importante tra quelle che hanno come origine o destinazione la Sicilia pur essendo quella meno obbligata rispetto alla Napoli-Palermo. Senza ombra di dubbio la concentrazione delle linee nei porti tirrenici ed in particolare nei porti principali delle circoscrizioni nord-occidentale (Genova), centrale (Civitavecchia) e meridionale (Napoli) è legata alla commistione tra trasporto merci e passeggeri vincolata anche dalle caratteristiche delle navi che servono queste linee per l'appunto tutte miste

(passeggeri e merci). Tuttavia le performance delle linee dedicate al trasporto delle merci lasciano trasparire la sostenibilità commerciale anche di linee di connessione stabile dedicate al solo trasporto di rotabili. Il combinato marittimo nelle relazioni Nord - Sud rappresenta la soluzione intermodale più efficace e fattibile rispetto a quella terrestre. I nodi portuali, sia al Nord che a Sud, sebbene debbano ancora migliorare l'organizzazione interna (accessibilità ai terminal, procedure di carico scarico, pratiche burocratiche, ecc.), sono più attrezzati per accogliere nuovi flussi di camion e

già, di fatto, servono i mercati di produzione e consumo del Meridione. Il combinato terrestre sembra invece orientato a servire le relazioni di collegamento con il Nord Europa concentrando i propri nodi intermodali nella circoscrizione settentrionale del Paese. La necessità di mantenere collegate le due principali isole del Paese (Sicilia e Sardegna) ha da sempre alimentato un traffico rilevante di camion e di rotabili soprattutto nel bacino tirrenico, incrementato da importanti linee interregionali di collegamento con la Grecia, i Paesi balcanici e la Turchia attraverso i porti adriatici, cui si sono aggiunte linee mediterranee di connessione con la Spagna ed il Maghreb. In questo segmento di traffico i porti italiani hanno movimentato più di 75 milioni di tonnellate (75.748.919), di cui 48,8 legate al cabotaggio interno, 13,3 milioni al traffico internazionale orientale e 13,6 a quello destinato al versante occidentale e meridionale del Mediterraneo. Nonostante ciò dal 2002 ad oggi nessun porto nazionale ha deciso di potenziare la propria offerta infrastrutturale dedicata al transito dei rotabili e nella programmazione degli investimenti previsti dai principali porti italiani non v'è traccia di questa intenzione.



Il porto di Genova che resta il principale porto di smistamento dei rotabili superato solo dal porto di Livorno. I volumi gestiti dal porto ligure sono quasi doppi rispetto ai porti di Civitavecchia e Catania: 7,7 milioni di tonnellate transitate nel 2012 nel primo caso, contro i 4,1 nel secondo caso e 4,2 nel terzo caso



manutenzione e assistenza); alla merce (servizi di stoccaggio, doganali, burocratico amministrativi).

## INFRASTRUTTURE

Interventi mirati allo sviluppo del traffico containers

La quasi totalità degli interventi previsti nei porti italiani (Grandi, piccoli e medi) riguardano lo sviluppo del traffico dei containers, come se quest'ultimo fosse l'unico segmento di traffico in grado di coprire le ingenti risorse necessarie a sostenere gli investimenti infrastrutturali. In fin dei conti, oltre a considerare gli impatti positivi generati dal trasferimento di quote di tutto strada verso il trasporto marittimo non si devono trascurare gli altri impatti positivi legati al transito dei camion in ambito portuale: servizi agli autotrasportatori (vitto, alloggio, svago, servizi alla persona); ai mezzi (riparazioni,

[ LA GLOBALIZZAZIONE ]

MONDO  
trasporti

IMPRESE

Più giovani  
più stranieri  
e più donne

# Il trasporto merci è stato colonizzato dalle aziende dell'Est

La quota è del 47%, mentre nel 2003 era inferiore al 7%

Come sta il trasporto merci? Non troppo bene, anche se, una leggera ripresa dell'economia, con un Pil sopra l'1%, potrebbe abbassare la febbre. È questa la sintesi del Rapporto «Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia», elaborato dall'Ufficio Studi Confindustria.

È il sintomo che la cura sia in corso la si è colta già lo scorso anno, quando a dispetto delle previsioni negative, il trasporto merci è cresciuto di mezzo punto percentuale, grazie soprattutto ai trasporti internazionali (visto che quelli interni hanno registrato una flessione dello 0,6%). In ogni caso mezzo punto percentuale è poco rispetto alle perdite accumulate negli anni in termini di tonnellate - chilometro e che - secondo Confindustria - «ammontano al 21,6% tra il massimo del 2005 e il minimo del 2013».

E con i tassi di crescita previsti per il 2015 (+0,9% per il PIL e +1% per il trasporto merci) per superare i rispettivi livelli del 2007, occorreranno, 9 anni al primo e 23 al secondo».

D'altra parte nel periodo 2007 - 2012 i trasporti interni su gomma effettuati sul territorio nazionale dalle imprese italiane sono diminuiti di quasi il 27%, mentre quelli fatti da imprese estere sono cresciuti del 18%.

Rispetto alle merci in entrata in Italia, invece, un dato preoccupante è che la quota

controllata dai trasportatori dell'Est supera il 47% (era inferiore al 7% nel 2003), mentre quella degli italiani si avvicina al 15% (era il 33% nel 2003). Il tutto mentre, tra il 2008 e il 2012, il trasporto merci su strada ha perso 27 mila occupati, reimpiegati in buona parte da cooperative dell'Est, in particolare rumene, che possono conta-

**Per Confrasperto un'impresa italiana ha un costo del lavoro superiore di oltre 21 mila euro annui rispetto a un'impresa slovena**

re su un regime fiscale e contributivo ben più leggero e, quindi, ben più concorrenziale di quello delle imprese italiane.

L'analisi cita al riguardo alcuni esempi di Confrasperto: a un'impresa italiana di autotrasporto far operare un veicolo pesante costa, in termini di costo del lavoro, oltre 21 mila euro annui in più che a un'impresa slovena, circa 21 mila euro in più che a un'impresa greca e oltre 12 mila euro in più che a un'impresa spagnola. A tali penalizzazioni ogni anno vanno aggiunti tra assicurazione rc auto, bolli e costi di revisione per ciascun veicolo extra costi aggiuntivi pari a 1500 euro rispetto a un'impresa spagnola, 1.200 euro rispetto ad una impresa slovena e 500 euro rispetto ad un'impresa greca. Infine la tassazione oversized. Il carico di imposte indirette che pesa sulle imprese è pari a più di sei volte il loro contributo al reddito nazionale.



Il settore del trasporto merci sta cambiando pelle

I registri delle Camere di Commercio rivelano come siano 17.877 imprese "blu" giovanili in Italia, corrispondenti al 9,8% delle imprese della blue economy complessive nazionali. La più alta localizzazione si ha nel Sud (12,1%), questo può essere spiegato oltreché con una quota consistente di giovani in questa area, anche con una maggiore presenza di incentivi alle imprese giovanili che vanno a compensare una realtà caratterizzata da grandi difficoltà di ingresso nel mercato del lavoro. L'osservazione delle caratteristiche di genere, invece, rilascia una realtà, quella dell'Italia in cui le donne imprenditrici risultano attente conoscitrici del mercato e capaci di inserirsi nei settori a maggiore crescita. Oltre alla cultura, il turismo e l'accoglienza, la blue economy rappresenta un settore di interesse soprattutto nelle

aree del Centro-Sud; è noto, infatti, che tra i fenomeni di contesto che influenzano la presenza di imprese femminili, vi siano le dinamiche del mercato del lavoro locale, come la disponibilità o meno di lavoro dipendente. Nel 2014 risultano registrate nei Registri camerali 37.111 imprese "blu" che hanno alla guida una donna. Sempre nel 2014, l'8,8% delle imprese registrate in Italia erano amministrate da stranieri: si tratta di circa 514 mila aziende che mostrano una popolazione straniera sempre più attiva nel lavoro autonomo e nella gestione di piccole e medie imprese. Il lavoro, come è noto, rappresenta la motivazione principe che spinge gli stranieri a raggiungere il nostro Paese e certamente la creazione di impresa è una delle vie per creare anche integrazione e coesione sociale. Le imprese guidate da stranieri legate all'economia del mare, nel 2014, sono circa 10 mila. Le imprese straniere legate alla blue economy incidono per il 5,5% sul totale delle imprese legate al mare, un valore non consistente, ma che nel corso degli anni sta aumentando il suo peso, basti pensare che nel 2013 era pari al 5,2%.

**Le imprese con il "marchio" di blue economy condotte da under 35 sono in Italia quasi 20 mila, il 10 per cento del totale**

# MALTA

Viaggio in Catamarano a/r  
a partire da

**€ 74,00** diritti  
inclusi

**BAMBINI GRATIS\***



**VIRTU-FERRIES**

Il vostro catamarano per Malta!  
0932.811811 - 095.7031211

\*Per info e condizioni sull'offerta  
[www.virtuferries.com](http://www.virtuferries.com)

**MONDO**  
trasporti

[ TANTI PROGETTI, SOGNI O REALTÀ? ]

# Sulla logistica ancora troppi ritardi

Nel documento di programmazione economica e finanziaria della Regione ecco le emergenze infrastrutturali

La Sicilia ha un indice di dotazione di rete stradale pari a 90,1 (Italia=100), mentre l'indice di dotazione autostradale è invece superiore alla media nazionale: l'indice dei km di autostrade per 100 kmq della Sicilia è di 2,5 rispetto ad una media italiana di 2,2. Si tratta di dati contenuti nel documento di programmazione economica Finanziaria 2016 / 2018 della Regione.

Ma il dato statistico diventa drammatico con riferimento al trasporto ferroviario: la Sicilia ha una densità di rete ferroviaria pari a 56 m per km2 e presenta un indice di dotazione di rete ferroviaria nel 2012 pari a 59,4 (in Italia è 100), mentre l'indice di utilizzazione del trasporto ferroviario è pari a circa un terzo della media nazionale. Anche il ricorso alle ferrovie per trasportare merci (media delle tonnellate in entrata e uscita per 100 abitanti) mostra una dinamica significativamente decrescente, tra il 2005 e il 2010, soprattutto in Sicilia, Campania, Puglia, Basilicata e Calabria.

Le infrastrutture portuali della regione, anche per il suo posizionamento strategico al centro del bacino del Mediterraneo, presentano un valore al di sopra della media italiana e del Mezzogiorno (valore indice = 118,5). Tuttavia, alla nominale ampiezza della offerta di infrastrutture portuali non corrisponde un adeguato livello delle infrastrutture medesime in termini di caratteristiche fisiche e di servizi. Il sistema aeroportuale siciliano ha invece 6 scali aeroportuali per uso civile-cargo in cui deve essere sviluppata la capacità di integrazione logistica e lo scambio modale. Con riferimento alla logistica, l'economia siciliana sconta i ritardi di attuazione nella realizzazione della «Piattaforma Logistica Siciliana» (PLS) che comprende l'Interporto di Catania-Bicocca, l'Interporto di Termini Imerese; sette autoporti; piattaforme logistiche urbane di distribuzione di merci, city logistic centers nelle città con più di 50 mila abitanti; i due assi di collegamenti viari e ferroviari nella Sicilia orientale e nella Sicilia occidentale; i sistemi portuali integrati (Sicilia orientale, su Catania e Augusta; Sicilia occidentale su Palermo e Termini Imerese; meridionale su Porto Empedocle; il sistema portuale integrato dello Stretto (Villa S. Giovanni, Reggio Calabria, Messina), sui quali - come rileva la stessa

Regione - c'è un forte ritardo nell'avanzamento dei programmi.

Il nuovo Piano dei trasporti, il precedente è scaduto nel 2015, dovrà dunque contenere anche gli interventi organizzativi e gestionali per l'ottimizzazione del sistema dei trasporti, necessari per superare le criticità in un orizzonte temporale di breve/medio/lungo periodo (2020 / 2030 / 2050).

Nel nuovo assetto delle competenze della Regione - si legge nel documento - particolare attenzione sarà dedicata al trasporto ferroviario.

Le infrastrutture dovranno puntare al potenziamento dei servizi di trasporto pubblico su ferro per ridurre i tempi di percorrenza e migliorare la qualità del servizio fra le aree metropolitane dell'Isola, anche attraverso una maggiore offerta di servizi.

Sarà migliorata in tal modo l'attrattività del servizio ferroviario rispetto ai vari sistemi di mobi-

*La Sicilia ha un indice di dotazione di rete stradale pari a 90,1 (Italia=100), mentre l'indice di dotazione autostradale è invece superiore alla media nazionale: noi 2,5, la media italiana di 2,2. Ma abbiamo una densità di rete ferroviaria pari a 56 m per km2 quasi la metà della media italiana*



lità su gomma, che ancora oggi risultano maggiormente preferiti dall'utenza in controtendenza rispetto ad altre realtà extraregionali ed europee. Lo sviluppo di una rete ferroviaria adeguata consentirà inoltre di migliorare l'accessibilità delle aree interne della Sicilia centrale e della Sicilia meridionale ai grandi centri metropolitani e una maggiore efficienza dei nodi ferroviari di Catania e Palermo.

Altra ricaduta positiva riguarderà l'interoperabilità complessiva delle infrastrutture ferroviarie che è una delle condizioni essenziali per ammodernare e incrementare l'efficienza nel settore del trasporto merci, rendendolo al contempo maggiormente compatibile con le esigenze del trasporto passeggeri in termini di velocizzazione delle tratte e di miglioramento complessivo della qualità del servizio. Le infrastrutture per il trasporto aereo, hanno per obiettivo fondamentale di contribuire ad incrementare la competitività del sistema

produttivo regionale, mediante il potenziamento delle infrastrutture, per una maggiore intercettazione del traffico passeggeri e merci proveniente soprattutto dal bacino del Mediterraneo. La Sicilia, infatti, grazie alla sua posizione geografica privilegiata, si pone come naturale piattaforma nel Mediterraneo attraversata da due grandi direttrici di collegamento mondiale: la prima che va dall'Estremo Oriente, attraverso il Medio Oriente ed il Mediterraneo, verso l'Europa Occidentale e la Penisola Iberica, e la seconda, il cosiddetto «corridoio scandinavo» che va dall'Europa Settentrionale verso i paesi del Nord Africa. In particolare la nostra isola è al centro dei flussi crescenti di passeggeri che gravitano attorno al Mediterraneo ed è potenzialmente in grado di offrire adeguati servizi logistici e di trasporto per il traffico di attraversamento sia di passeggeri che di merci in primo luogo verso le altre aree della regione.

Questo obiettivo, qualora conseguito su larga scala, favorirà una maggiore valorizzazione delle 3 risorse fondamentali e uniche della Sicilia (clima, patrimonio storico-culturale, posizione geografica), da cui si sviluppano i 3 comparti economici più significativi, soprattutto in proiezione futura: agricoltura; turismo; infrastrutture e logistica.



La Sicilia ha bisogno di infrastrutture per sviluppare le sue potenzialità

## PROGETTI TRA SOGNO E REALTÀ

# Sistema portuale e interportuale «Bisogna aumentare la competitività»

La Sicilia punta ad un aumento complessivo della competitività del sistema portuale e interportuale, attraverso un incremento della capacità di accoglimento del traffico merci e del conseguente smistamento lungo i corridoi multimodali continentali di maggiore rilevanza.

In questo contesto sono da aspettare i già collaudati vantaggi in termini di riduzione dei tassi di inquinamento e dei consumi energetici che si ottengono grazie alla possibilità di liberare i centri urbani dal traffico di mezzi pesanti, ottenendo al contempo il risultato di smistare le merci in siti maggiormente adatti a tale scopo, mediante il loro trasferimento da mezzi di maggiore dimensione e mezzi più piccoli, maggiormente adatti alla consegna in ambito urbano. Da non sottovalutare è inoltre l'obiettivo di ottimizzare la filiera procedurale doganale, mediante lo spostamento in luoghi periferici rispetto ai centri urbani delle dogane e delle file di automezzi in sosta per l'espletamento delle vari adempimenti.

In programma anche le infrastrutture per l'Agricoltura come il collegamento viario Statale 115, autoporto di Vittoria, aeroporto di Comiso e Statale 514 (Ragusa Catania). L'entrata in esercizio dell'aeroporto di Comiso e la prossima ultimazione dell'autoporto di Vittoria ha infatti determinato l'esigenza di potenziare il collegamento di queste infrastrutture con la viabilità primaria costituita dalla Statale 115 e dalla Statale 514 Ragusa Catania. L'ex Provincia di Ragusa ha predisposto il progetto definitivo genera-

le dell'intervento sopra indicato, del costo di 115,8 milioni di euro. Per la sua realizzazione, oltre ai fondi provinciali saranno impiegate le risorse assegnate a valere sul Pac - Nuove Azioni per 31,15 milioni di euro. Per la realizzazione l'intervento è stato suddiviso in 2 fasi e 6 lotti. La prima fase, di 47 milioni di euro comprende uno stralcio funzionale (lotti 3, 4 e 6) da realizzare con i fondi del PAC - Nuove Azioni e con i fondi provinciali, mentre la seconda comprende, a completamento dell'intervento, la realizzazione dei restanti lotti (1, 2 e 5), per un importo di altri 68,7 milioni di euro. In relazione alle risorse disponibili, gli appalti per la realizzazione dei lotti potranno essere avviati a partire dal mese di settembre, e la realizzazione delle opere potrà ini-

ziare prossimamente per essere completate entro il 2017. Il collegamento stradale permetterà di incrementare la catena del valore dei prodotti dell'agricoltura destinati al consumo fresco, velocizzando il trasporto dei primaticci che caratterizzano il mercato ortofrutticolo di Vittoria, che con circa 400 milioni di volumi di affari è il grande mercato ortofrutticolo del Sud. Nel Catanese la previsione è la realizzazione di tre tratte metropolitane: Giovanni XXIII / Galatea, Giovanni XXIII / Stesicoro e Borgo / Nesima da parte della Ferrovia Circumetnea. Per la Ferrovia Circumetnea, a seguito di finanziamento di 90 e 100 milioni di euro è stato anche appaltato un primo lotto della tratta Nesima / Misterbianco centro.



Nell'ambito degli interventi infrastrutturali necessari per ridurre i costi di attraversamento dello Stretto e per alleggerire e razionalizzare il traffico pesante passante per la città di Messina, è stata individuata la realizzazione della «Strada di collegamento tra il viale Gazzi e l'approdo F. S. per via Don Blasco», del costo aggiornato di

28 milioni di euro mentre nell'ambito della tipologia riferita agli interventi «ultimo miglio», con specifico riguardo alla connessione dei nodi logistici alla rete di trasporto regionale, è stato individuato il completamento dell'intervento «Collegamento aeroporto di Comiso e autoporto di Vittoria alla SS 115 e alla SS 114».

## TRA PROBLEMI BUROCRATICI ED ECONOMICI

# Per il Polo intermodale di Catania servono 40 mln

Per il Polo intermodale di Catania, del costo complessivo di 40,6 milioni di euro verranno impiegati i ribassi d'asta provenienti dal Polo logistico. L'appalto di concessione di costruzione del Polo intermodale e gestione dell'intero interporto è stato aggiudicato in via provvisoria a novembre 2014. Pertanto, superate le problematiche legate allo stato di criticità finanziaria della Società, per garantire la continuità aziendale e lo svolgimento delle attività connesse alla realizzazione dell'intervento, è presumibile che nel giro di pochi mesi potranno iniziare i lavori del Polo intermodale, che dovrebbero concludersi in 17 mesi. Inoltre, in considerazione che

l'appalto comprende anche la gestione, contestualmente all'avvio della realizzazione del Polo intermodale, potrebbe già entrare in esercizio il Polo logistico.

Con riferimento al comparto ferroviario invece a valere sulle risorse della programmazione comunitaria 2007-2013 sono stati appaltati i lavori per la realizzazione di un primo lotto della tratta metropolitana catanese «Stesicoro / Aeroporto». Sempre a valere sulla programmazione Fesr 2007/2013 è stato ammesso al finanziamento, nell'agosto 2014, il progetto del porto turistico di Capo D'Orlando, nel Messinese, per un importo complessivo di 48 milioni di euro circa. Nello

stesso esercizio finanziario 2014 in ambito di portualità turistica, sono stati finanziati i lavori nei porti turistici di Sant'Agata di Militello (sempre a Messina), Porto Palo di Menfi (ad Agrigento) ed il porto di Porto Empedocle (sempre Agrigento). Nell'ambito dei fondi 2014-2020 infine si prevede il raddoppio della tratta Ogliastrillo - Castelbuono che prevede un impegno di risorse pari a 265 milioni di euro.

Sono in corso di realizzazione quattro interventi presso l'aeroporto di Palermo «Falcone - Borsellino» a valere sui fondi CIPE per un costo complessivo pari a 34 milioni di euro.



## [ LO SVILUPPO DEL COMMERCIO ]

MONDO  
trasporti

## Così il commercio via mare può essere il «trampolino» per tutta l'economia del Sud

Il Mediterraneo resta centrale sullo scacchiere mondiale

Il mare è da sempre stato considerato una grande risorsa per le città portuali, intorno alle quali si creava una grande ricchezza, grazie ai flussi di popolazione e culture diverse che innescavano processi di sviluppo. Una risorsa naturale, economica e sociale che rappresenta anche una rilevante infrastruttura, una tra le vie che ha aperto le porte di quel processo di globalizzazione che ha investito il mondo intero. Il Mediterraneo è stato definito, infatti, da molti, come un'area rilevante per le relazioni economiche e socio-culturali del nostro Paese, nonostante le criticità politiche di alcune aree da esso lambite. Va, inoltre, osservato che, da un punto di vista strettamente economico, gli scambi commerciali e, più nello specifico, la domanda estera, abbiano fornito, lo scorso anno, il principale impulso alla crescita del Paese. Dunque, è interessante fare un focus, oggi, sui flussi commerciali via mare in entrata ed in uscita dall'Italia, per conoscere il posizionamento geografico dei Paesi che scelgono il mare come via di scambio e il tipo di merce che viene trasportata. Ma, per descrivere in modo più realistico il commercio marittimo è importante contestualizzarlo all'interno del commercio estero generale, profondamente modificato dalla crisi dell'ultimo decennio che ha portato ad una redistribuzione delle quote di mercato con una diminuzione di quelle verso i Paesi dell'Ue ed un irrobustimento invece delle economie emergenti.

L'analisi dei dati mostra come le importazioni via mare incidano per il 32,2% sul totale dell'economia. Una quota che aumenta considerevolmente verso Paesi come l'Oceania e l'Asia, dove questo rappresenta un'importante via di scambio commerciale. In tali Paesi, infatti, si ha un'incidenza del trasporto marittimo sull'economia pari, rispettivamente, a 91,3% e 80,9%. Le esportazioni che ha registrato un peso lievemente più basso (27,3%) sul totale dell'economia rispetto all'import, anche se verso l'Africa (90,9%) e l'Oceania (81%) l'export via mare raggiunge dei valori piuttosto elevati. Ponendo l'attenzione sul commercio mondiale, nel 2014, il saldo ha fatto registrare ancora una volta un andamento positivo con una bilancia commerciale attiva e pari a oltre 42 milioni di euro, ma torna a rivestire un ruolo importante l'Europa e i Paesi dell'Unione Europea. Per quanto concerne, più nello specifico, il commercio tramite trasporto marittimo, il quadro cambia lievemente e sembra fornire un'immagine pre-crisi. I flussi commerciali marittimi hanno raggiunto una quota pari a circa 222 miliardi di euro, con l'importazione di merci (114.260 milioni di euro) che ha superato l'esportazione (108.662 milioni di euro), generando un saldo negativo pari a circa -5 miliardi di euro. Dall'analisi per area geografica si evince che le aree di sbocco che hanno tenuto maggiormente sono l'America (saldo +15.018 milioni di euro), l'Oceania (saldo +4.329 milioni di euro) e i



Paesi africani (saldo +2.645 milioni di euro). L'analisi per area di sbocco vede la presenza significativa di alcune nazioni che risultano importanti partner commerciali via mare dell'Italia, sia in termini di acquisti che di vendite. Al vertice della classifica dei primi venti Paesi extra comunitari per valore dei flussi commerciali via mare con l'Italia, con 19 miliardi di esportazioni gli Stati Uniti si confermano anche quest'anno in una posizione egemone, seguono in una classifica immutata rispetto al 2013 per



## UN TERZO DELL'ECONOMIA «GIRA» GRAZIE AL MARE

L'analisi dei dati mostra come le importazioni via mare incidano per il 32,2% sul totale dell'economia. Una quota che aumenta considerevolmente verso Paesi come l'Oceania e l'Asia, dove questo rappresenta un'importante via di scambio commerciale. In tali Paesi, infatti, si ha un'incidenza del trasporto marittimo sull'economia pari, rispettivamente, a 91,3% e 80,9%.

i primi tre posti, la Cina, la Turchia e l'Arabia Saudita. Sul versante degli acquisti Cina, Russia e Stati Uniti importano dall'Italia grandi quantità di merci che si quantificano in 18 miliardi di euro per la Cina, 9 miliardi per la Russia e poco meno di 6 miliardi per gli Stati Uniti. Le esportazioni extra UE via mare, esaminate rispetto ai principali settori economici, vedono prevalere la coke e i prodotti petroliferi con una incidenza pari al 93,2% sul totale dell'export di settore, seguite dalle estrazioni di altri minerali (92,8%),

materie prime secondarie e rifiuti (82,2%), e quelle relative ai prodotti alimentari, bevande e tabacchi che beneficiano dei punti di forza della tradizione italiana (78,2%). Non c'è una grande differenziazione tra ciò che si acquista e ciò che si vende via mare: anche l'import vede prevalere, infatti, coke e i prodotti petroliferi (99%), estrazione di altri minerali (97,6%) e alimenti bevande e tabacchi (92,2%). Poi c'è la filiera ittica nelle sue componenti di pesca, acquacoltura e lavorazione e conservazione di pesce

e crostacei, che ha da sempre rappresentato un comparto di rilievo non solo economico, ma anche per una questione di alimentazione e salute. A livello mondiale si assiste ad una costante crescita delle importazioni che sono pressoché raddoppiate nell'ultimo decennio, raggiungendo una cifra di circa 120 miliardi. Un valore che è trainato prevalentemente dai mercati dei Paesi Asiatici che risultano anche forti consumatori di pesce. E l'Europa nel suo complesso è un buon fornitore di prodotti ittici.



**F.LLI PUGLISI**  
CARROZZERIE

.....e la storia diventa arte

Auto sostitutiva  
VERNICIATURA CARROZZERIA  
GARANZIA A VITA



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/puglisi

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



La gente moderna preferisce Feder

Accessori per apparecchi telefonici senza fili  
e per cervelli elettronici portatili, sempre al passo coi tempi!

**feder**

Teniamo il futuro sempre presente

www.feder.it

# Tra Catania e Fiumicino il record di passeggeri nelle tratte aeree nazionali

La rotta percorsa da quasi un milione di persone l'anno

Cresce il traffico negli scali italiani. Nel 2015 - secondo i dati Enac - sono stati 156.965.253 i passeggeri che sono transitati negli aeroporti nazionali, con un aumento del 4,5% rispetto al 2014. L'aeroporto di Roma Fiumicino ha superato i 40 milioni e ospita oltre il 25% del totale del traffico.

«Con i dati positivi del 2015 - ha detto il direttore generale di Enac, Alessio Quaranta - si è consolidato il trend di ripresa del traffico aereo nazionale che ci auguriamo riesca a trainare anche l'economia dei territori serviti dagli aeroporti, a beneficio della crescita del sistema Paese».

Consistente anche l'aumento del trasporto cargo (merce + posta) con un totale di 941.107 tonnellate, il 4,3% in più rispetto al 2014.

Per il trasporto cargo, Milano Malpensa si conferma l'aeroporto maggiormente utilizzato, seguito da Roma Fiumicino e da Bergamo. Per il traffico commerciale non di linea, ovvero charter e aerotaxi, l'aeroporto con maggior numero di passeggeri è Verona seguito da Milano Malpensa e Catania.

Anche per il 2015, come di regola avviene ogni anno, il mese che registra il maggior numero di passeggeri, si rileva dai dati dell'Enac, è agosto, mentre febbraio è il mese con il minor traffico.

Dai dati del 2015 emerge inoltre che cresce la quota di mercato delle compagnie low cost rispetto ai vettori full fare: i vettori tradizionali, infatti, hanno registrato una quota del 51,62% (81.021.829 passeggeri), in calo dello



Quasi un milione di passeggeri ha viaggiato lungo la tratta Catania Fontarossa Roma Fiumicino e altrettanti hanno viaggiato lungo la tratta inversa

0,48% rispetto al 2014 mentre quelli low cost con una quota del 48,38% (75.943.424 passeggeri) hanno registrato una crescita del 10,33% sul 2014.

Ryanair è la prima compagnia aerea nel 2015 in Italia per traffico passeggeri. L'anno scorso, infatti, la compagnia low cost irlandese, ha trasportato 29.706.675 passeggeri. Al secondo posto Alitalia Cai con 22.987.134 passeggeri e al terzo la compagnia aerea

britannica Easyjet con 14.363.022. Al quarto posto in classifica si colloca Vueling Airlines (Spagna) con 5.304.079 passeggeri. Seguono la tedesca Lufthansa (4.336.318), l'ungherese Wizz Air (3.168.232), la britannica British Airways (3.036.624), l'italiana Meridiana con 2.803.712 passeggeri, la francese Air France (2.790.046) e la tedesca Air Berlin (1.750.422).

Per quanto riguarda il traffico nazionale Alitalia Cai si colloca al primo



posto in classifica (12.350.484 passeggeri). Al secondo posto c'è Ryanair (10.215.894) e al terzo Easyjet (2.705.637). Al quarto si colloca Meridiana con 1.816.445 passeggeri. Per quanto riguarda il traffico internazionale si colloca al primo posto Ryanair (19.490.781 passeggeri). Seguono Easyjet Gran Bretagna (11.657.385) e Alitalia Cai che con 10.636.650 passeggeri si colloca al terzo posto. Roma Fiumicino - Barcellona la tratta

più «quotata» dai passeggeri italiani. Nel 2015, infatti, circa 1.184.506 di passeggeri hanno scelto Roma Fiumicino - Barcellona. Al secondo posto in classifica si colloca Fiumicino - Parigi Charles De Gaulle con 1.141.419 passeggeri e al terzo Fiumicino - Amsterdam Schiphol 1.137.804. Al quarto posto in classifica si colloca la tratta Roma Fiumicino - Madrid Barajas (1.003.204 passeggeri) e al quinto si classifica Roma Fiumicino - Londra

Heathrow (969.265). Per quanto riguarda le tratte nazionali la parte del Leone è ai collegamenti tra Catania e Roma Fiumicino. Infatti al primo posto nella classifica 2015 c'è la tratta Catania - Roma Fiumicino con 998.852 passeggeri mentre al secondo c'è la tratta Roma Fiumicino - Catania (980.769). Seguono Roma Fiumicino - Palermo (741.378); Palermo - Roma Fiumicino (739.796) e Roma Fiumicino - Milano Linate (686.152).

## IL DIBATTITO DOPO GLI ATTENTATI TERROSTICI A BRUXELLES

LUCIA SALI

Militari con i mitra spianati per le strade. Tank dell'esercito agli angoli delle piazze.

Controlli sistematici di borse e identità per entrare in uffici e sedi istituzionali. Ora anche aeroporti blindati con metal detector all'ingresso. Era quello che scioccava una volta chi viaggiava in Medio Oriente, adesso è la strada che anche l'Europa sembra aver imboccato.

L'ultimo tassello in ordine di tempo lo ha messo il comitato Ue per la sicurezza aerea, convocato in anticipo dopo gli attentati di Bruxelles e che valuterà l'introduzione dei controlli per accedere agli aeroporti. Di fronte al flop dell'intelligence e della cooperazione tra i 28, la sola risposta immediata sembra essere il rafforzamento delle misure di sicurezza.

L'opzione sul tavolo degli esperti è l'introduzione di un «modello stile Tel Aviv», hanno spiegato fonti Ue, con metal detector all'entrata degli aeroporti per bagagli e persone più controllo di biglietto e passaporto. Dopo l'esplosione nell'area check-in nello scalo di Zaventem, e le richieste arrivate dalla stessa polizia aeroportuale di Bruxelles e a cui già sta lavorando Brussels Airport, l'intenzione è seguire la strada che già scelse Mosca quando nel 2011 un attentato kamikaze fece 37 morti allo scalo di Domodedovo.

Dati i costi aggiuntivi pari al 10% e le dimensioni molto variegate degli aeroporti europei dove molti sono regionali e meno appetibili per i terroristi, secondo le fonti Ue si andrà verso «raccomandazioni non vincolanti».

Il punto, fanno notare a Bruxelles, è che «il rischio zero non esiste, per questo l'obiettivo sarà mantenere un approccio di proporzionalità». Lo stesso seguito dopo lo sventato attacco la scorsa estate nel treno ad

# Sicurezza, arriva il modello Tel Aviv per gli aeroporti dell'Unione europea

«Spostare le file fuori non significa che nessuno possa farsi esplodere fuori - ha aggiunto il ministro dell'Interno Angelino Alfano - . Il tema del terrorismo non si risolve solo con una misura organizzativa»

alta velocità Amsterdam-Parigi: si è valutata l'introduzione di controlli di bagagli e identità nelle stazioni ferroviarie, ma dati i costi elevati e gli intralci alla circolazione non sono state finora imposte norme di sicurezza Ue obbligatorie. Così come successe per l'introduzione dei «body scanner», dopo l'attentato sventato sul volo Amsterdam-Detroit a Natale 2009. Sul trasporto locale come le metro, l'Ue non ha invece le competenze per intervenire. E nonostante i sanguinosi attentati del passato, da Madrid nel 2004 a Londra nel 2005, da Parigi nel

1995 a Mosca nel 2010, nessuna città ha mai introdotto misure sia per i costi che per l'impossibilità di mettere controlli a ogni ingresso metro.

Arriveranno solo «entro giugno», infatti, le proposte di più ampio respiro targate Ue per intensificare la lotta al terrorismo, come hanno deciso i ministri dell'Interno dei 28 dopo gli attacchi di Bruxelles, limitandosi di fatto a ribadire gli impegni già presi dopo il massacro del 13 novembre a Parigi.

Il problema di fondo resta l'attuazione delle misure già prese e l'uti-

lizzo di strumenti operativi mai veramente sfruttati, martella da tempo il capo dell'antiterrorismo Ue Gilles de Kerchove, tra cui l'immissione dei dati dei sospetti terroristi nel sistema Ue Sis II, pensato proprio per garantire la sicurezza dello spazio Schengen. Perché, nonostante gli autori degli attentati degli ultimi due anni tra Parigi e Bruxelles fossero tutti noti o quasi e schedati in un Paese o nell'altro, hanno continuato ad agire indisturbati.

«Stiamo studiando ogni forma di più efficace presidio degli aeroporti - ha detto il ministro dell'Interno Angelino Alfano - ma anche degli altri luoghi di incrocio dal punto di vista del trasporto di uomini e di mezzi. Però dobbiamo essere molto onesti, cioè a Bruxelles è stato colpito un aeroporto che era superdifeso e supertutelato».

«Spostare le file fuori non significa che nessuno possa farsi esplodere fuori - ha aggiunto - , il tema del terrorismo non si risolve solo con una misura organizzativa. Noi comunque siamo pronti a valutare ogni ipotesi di rafforzamento dei presidi all'interno degli aeroporti e degli altri luoghi di trasporto pubblico e privato».

## Fontanarossa strategico

«L'aeroporto di Catania deve tornare a essere un obiettivo strategico per l'Ue e perché questo avvenga bisogna garantire il richiesto collegamento con la città attraverso ferrovia, le soluzioni tamponate sono insufficienti». Così Ferruccio Donato e Franco Spanò, della Cgil e della Filt Sicilia, nel corso di un'audizione in commissione Trasporti dell'Ars.

Rfi, presente all'audizione, ha annunciato la disponibilità di 5 milioni per portare il collegamento ferrato fino a meno un chilometro dalla città. Una condizione che però, come confermato dal rappresentante dell'assessorato ai Trasporti presente, non è sufficiente per l'Ue. Cgil e Filt chiedono quindi

l'apertura di un tavolo «per la ricerca di tutti i finanziamenti possibili nell'ambito dei fondi della programmazione europea, per garantire l'intera opera».

Ma, aggiungono, «l'aeroporto di Catania, il più grande della Sicilia, deve diventare una priorità anche al livello nazionale».



L'aeroporto Ben Gurion di Tel Aviv è considerato tra i più sicuri del mondo anche grazie alle eccezionali misure di sicurezza

