trasporti

SABATO 18 APRILE 2015

IL PUNTO

LA SICILIA MERITA **IMPEGNI CHIARI**

NINO ARENA

ipartire dai trasporti rilanciando l'impegno pubblico in Sicilia. Una speranza e, insieme, una necessità, contro le quali congiurano diverse circostanze, endoge-ne ed esogene. Oggi più che mai strade, por-ti, ferrovie efficienti sono indispensabili all'a-gricoltura, al turismo e a tutte le voci vitali e non assistite del nostro Pil, che chiedono infrastrutture adeguate alle ambizioni. Oggi più che mai gli investimenti pubblici contraste-rebbero l'idea di uno Stato assente rispetto ai problemi e alle aspirazioni dei siciliani.

Le controindicazioni, però, non mancano: per realizzare un'opera pubblica già finanziata la Sicilia impiega mediamente 7 anni, contro i 3,8 dell'Emilia Romagna e i 4,5 della media italiana. L'impietoso studio dello Svimez ci dice che mutano le priorità del territorio, cambiano le stagioni politiche, si modificano le regole di selezione di tecnici, burocrati e consulenti, eppure nulla riesce a scalfire l'inefficienza dell'apparato pubblico. Una con-dizione deprimente per la nostra Isola, poiché la mancanza di un tessuto imprenditoriale solido la costringe a dipendere primariamente dalla spesa pubblica. E' questa che fa cammi-nare l'economia e funge da moltiplicatore della ricchezza, ma la drastica necessità di far quadrare i conti dello Stato ha finito per atterrare un mondo che, per entrare in crisi, non ha avuto bisogno di aspettare che a Wall Street esplodesse la bolla dei mutui subprime, nell'ormai lontano 2007.

Commesse, forniture, appalti sono sempre stati un modo per trasferire risorse dalle casse dello Stato al territorio. Il quale ne ha beneficiato, anche se (e qui sta l'altra e non trascurabile controindicazione) politici, appaltatori e boiardi sono sempre riusciti a intercetta-re la gran parte della «dote» e dirottarla verso le cordate clientelari di riferimento. Nonostante queste malattie - da debellare per liberare energie sane - la Sicilia ha comunque una dotazione infrastrutturale che consente alle speranze di sviluppo di restare nel suo orizzonte. Anche se oggi, dicevamo, nessuno spende: né lo Stato in bolletta, né la Regione in perenne ebollizione, né le Province nel limbo tra l'essere e il non essere, né i Comuni derubricati al rango di esattori. Un malvagio gioco del contrappasso che rischia di trasfor-mare la speranza in illusione. L'isola è oggi ta-gliata in due e sempre più isolata dalla scelta di fare un passo indietro sullo Stretto: le eredi di Fs sono società a maggioranza pubblica, ma irresponsabili di fronte al pubblico che le finanzia con tasse e biglietti sempre più salati a fronte di servizi sempre meno degni.

In questo quadro desolante, la speranza si chiama Graziano Delrio. I dossier sul tavolo del ministro delle Infrastrutture sono numerosi e importanti. La sua barba non assomiglia a quella di Babbo Natale, ma il suo ministero potrebbe regalare sogni che quest'isola accarezza da tempo. Un breve elenco: ampliamento delle autostrade del mare, Catania-Ragusa, Caltanissetta-Agrigento, un sistema dignitoso (se non efficiente) di attraversamento dello Stretto, doppi binari sulla Catania-Messina-Palermo, una viabilità collaterale di supporto. E poi il riesame della pratica Ponte, senza trasformare la questione in confronto tra tifosi e decidere in serenità. Tutto questo appartiene al futuro. E il futuro, si sa, bussa ogni giorno alla nostra porta.

C'è una grande Isola da mettere in moto



PORTO DI CATANIA Verso il rilancio del crocerismo

Il giro del mondo in nave farà tappa ai piedi dell'Etna e intanto lo scalo sarà «liberato»

LUCY GULLOTTA

STATALE CL-AG I lavori non si fermano ma la 640 è un cantiere

In costruzionee gallerie e svincoli la tecnologia soccorre la speranza nella terra dei ponti di cartapesta

PAG. 48

SERVIZI

STRETTO DI MESSINA Traghetti e scali a due velocità

Le merci vanno a Milazzo aumenta il movimento turistico ma il secondo approdo è un rebus

ALESSANDRA SERIO PAG. **45**

PISTE CICLABILI In bici tra gli sprechi e paesaggi mozzafiato

Sulle pendici dell'Etna tra Castiglione e Linguaglossa a San Leone e sulle rive dell'Anapo

SERVIZI

PONTE SULLO STRETTO STATALE RG-CT Il decisionista Renzi L'esclusione dal Def può riaprire i giochi non piace al territorio

Non realizzare l'opera costerebbe Il Sud-Est si ribella all'ipotesi più di quanto si spenderebbe a farla e in ballo c'è un maxi-risarcimento

TONY ZERMO PAG. **46**

SMART CITY Le dieci condizioni delle città digitali

Dai parcheggi intelligenti al riciclo dei rifiuti, dal biogas al risparmio energetico

SERVIZI PAG. **53**

di congelare il raddoppio Insieme sindaci e deputazioni

SERVIZIO

DOPPIO BINARIO Da Palermo a Catania

in treno a 200 all'ora Un sogno che potrebbe diventare realtà grazie all'Alta Velocità che passa da Enna e Caltanissetta

SERVIZI

AUTOSTRADA CT-PA Il futuro della Sicilia sospeso tra i piloni

Non meno di due anni di calvario tra stradine di montagna dissestate e per niente sicure

PAOLO F. MINISSALE PAG. 48

AEROPORTO Una pista da 3 Km per diventare grande

Fontanarossa «vede» l'estate e teme una crisi di crescita come gli altri sei scali isolani

TONY ZERMO PAG. **56**



PAG. **52**



[VIE D'ACQUA]

Catania sarà una delle tappe del giro del mondo in nave E' il rilancio del crocerismo

Autorità portuale al lavoro per restituire l'approdo alla città

LUCY GULLOTTA

na crociera attorno al mondo che approda al porto di Catania. Un input importante, ma non il solo. Il completamento della darsena commerciale e la riqualificazione del molo foraneo, che consentirà di liberare da tir e container l'area del porto da aprire alla città, sono gli obiettivi che il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Catania, Cosimo Indaco sta portando avanti con determinazione.

Il ritorno di Costa Crociere a Catania

non è solo un vanto per la città, ma anche un segnale importante di sviluppo, di futuri vantaggi economici sia per il porto sia per Catania che per tutto l'indotto turistico. «La Costa Atlantica è un segnale fortissimo da parte del management della compagnia di navigazione e di un lavoro portato avanti con costanza. La crociera nel suo giro del mondo prevede approdi ad Atene, Catania, Roma, Marsiglia, Barcellona, Lisbona e poi New York, Miami, Los Angeles, San Francisco e ancora le Maldive e le isole Maui e Hawai e solo Catania e Roma in Italia, vedete l'importanza che la Costa ha dato alla città. Si tratta dell'inizio di un percorso che, entro qualche anno, produrrà straordinari risultati in termini di ricaduta economica del territorio. E questo anche perché, in tempi brevi, come abbiamo concordato con il sindaco, Enzo Bianco il porto potrà destinare all'attività crocieristica tutta l'area del cosiddetto "porto antico", ossia l'area centrale» sottolinea il commissario

SCALO DI PRIMA CLASSE

Il porto Catania di I classe è costituito da un bacino artificiale limitato a est dal Molo di Levante ed a sud dal Molo di Mezzogiorno. Nel Porto Nuovo si distinguono il pennello di levante con a sud il Molo Foraneo ed il pennello di ponente, l'ingresso è costituito da un'apertura di 200 metri. Il Porto Vecchio è adibito al traffico dei motopescherecci. La nuova darsena avrà: 5 nuovi ormeggi, più di 300 metri di lunghezza; 13 metri di pescaggio; 120.000 metri quadrati di piazzali. «Per la darsena – sottolinea Cosimo Indaco – dovrebbe avvenire nei primi di maggio, un passaggio importante perché consentirà di riorganizzare il traffico portuale».

L'opzione in più viene dalla darsena in fase di completamento, che potrà ospitare le navi da crociera di ultima generazione con pescaggio di 11 metri, città galleggianti con oltre cinquemila turisti che potranno attraccare a due passi dal centro storico

straordinario dell'Autorità portuale nominato nell'ottobre del 2014 e confermato nei giorni scorsi per altri sei mesi a capo dell'ente.

Con la disponibilità della Capitaneria di porto e della Stazione marittima si è riusciti a eliminare un aumento dei costi tra il 25 e il 30 per cento che aveva allontanato le compagnie, mentre sui rifiuti è stato raggiunto con l'Autorità portuale un accordo in base a cui è il Comune a conferire in discarica, a costi più bassi.

Anche i servizi di accoglienza, il nostro clima e la possibilità di raggiungere da qui in giornata almeno sette destinazioni turistiche.

«Abbiamo avuto incontri con dirigenti di Costa e RoyalCarribean - prosegue il commissario dell'Autorità portuale Cosimo Indaco - facendo rilevare una riduzione del 30% sullo smaltimento rifiuti, del 25% per il servizio tecnico di ormeggio, e del 20% del terminal, di contro possiamo garantire la potenza delle bitte a cento tonnellate come previsto per l'attività crocieristica, e la prossima riqualificazione dei percorsi con la prevista apertura del porto alla città. Puntiamo non solo sul transito delle navi da crociera - aggiunge Indaco ma anche all'ampliamento dell'attività alla stagione invernale nel Mediterraneo, in cui il nostro porto può avere un ruolo di primo piano, come dimostra il fatto che la stessa Costa pur avendo cancellato Catania è venuta quest'anno, anche per la sicurezza del nostro scalo. Con la darsena traghetti avremo una zona destinata solo alla crocieristica, potremo fare

sostare le navi anche la notte e diverremo scalo di partenza, dunque le navi si approvvigioneranno qui, con ulteriori vantaggi per l'economia cittadina oltre che per il turismo».

Gli interventi di spessore sul porto, seguiti dal commissario straordinario, interessano il completamento dei lavori di riqualificazione del torrente Acquicella e l'ultimazione della nuova darsena. Un'opzione in più viene proprio dalla nuova darsena in fase di

completamento (oltre 400 metri di banchina e pescaggio di 13 metri), quella di poter ospitare le grandi navi da crociera di "ultima generazione" con pescaggio di 11 metri. Una sorta di "città galleggianti" con oltre cinquemila turisti che potranno attraccare a due passi dal centro storico, una grande opportunità per Catania e nello stesso tempo una situazione da gestire con estrema attenzione. « La cosa più importante è che verrà

«Abbiamo avuto incontri con dirigenti di Costa e RoyalCarribean - ha affermato il commissario dell'Autorità portuale Cosimo Indaco - facendo rilevare una riduzione del 30% sullo smaltimento rifiuti, del 25% per il servizio tecnico di ormeggio, e del 20% del terminal, di contro possiamo garantire la potenza delle bitte a cento tonnellate come previsto per l'attività crocieristica, e la prossima riqualificazione dei percorsi con la prevista apertura del porto alla città»

liberata una parte di porto che offrirà alla città una nuova tipologia di sedime urbano: verrà realizzato un water front al pari di altri Paesi europei. «Il completamento e l'avvio dell'operatività della nuova darsena traghetti a breve - ha concluso il commissario Indaco - sta suscitando l'apprezzamento delle compagnie armatrici che hanno positivamente riconsiderato lo scalo etneo tra quelli da inserire nei propri itinerari.

Bonus ai trasportatori

Le Autostrade del mare sono le

rotte marittime che collegano i

porti più attrezzati e importanti

. servite da traghetti dedicati ad

per il traffico delle merci e vengono

esse. Un autotrasportatore, invece

Sud o viceversa, può imbarcarsi su

quadro delle Autostrade del mare e

raggiungere la sua meta evitando

diffusione e l'uso delle Autostrade

del mare, il Governo ha predisposto

un sistema di rimborso fino al 30%

del costo dei biglietti (chiamato

ecobonus. La vicenda delle

di attraversare l'Italia da Nord a

marittime che compongono il

traffico, stanchezza eccessiva,

inquinamento e consumo del proprio mezzo. Per sostenere la

Itinerari puliti

UNO DEI «CORRIDOI» TEN-T PUNTA A COLLEGARE GLI SCALI DEL MEDITERRANEO OFFRENDO OPPORTUNITÀ ANCHE ALLE AREE PERIFERICHE

PAOLO F. MINISSALE

ncora oggi più dell'80% delle merci in Italia viaggia su strade e autostrade: non è difficile capire come, da questa realtà, discenda una serie di problemi di sicurezza, inquinamento e congestione del traffico. tanto più che l'Italia ha aderito al piamento da combustibili fossili.

L'alternativa all'asfalto è sempre più costituita dalle Autostrade del mare, che rappresentano, per un paese dalla particolare configurazione geografica come l'Italia, la maggiore opportunità di trasformazione della mobilità delle merci.

E il sistema si sta sempre più affermando, anche in Sicilia, ancor più dopo il cedimento del pilone sulla Catania-Palermo che ha praticamente spezzato in due l'Isola.

In seguito all'interruzione sul viadotto Himera, infatti, il sindaco di Catania Enzo Bianco e il commissario straordinario dell'Autorità portuale etnea Cosimo Indaco hanno promosso un incontro per organizzare un servizio che consenta ai produttori della Sicilia orientale di inviare i propri prodotti alimentari deperibili sui mercati del Nord Italia attraverso le vie del mare.

Attualmente, infatti, i prodotti agroalimentari provenienti dal Distretto del Sud-Est raggiungono i mercati del Nord attraverso le navi in partenza quotidianamente dal porto di Palermo. Un problema che si trasforma in opportunità per lo scalo marittimo etneo, che può così "ereditare" un movimento importante.

Dopo un'analisi delle linee merci e passeggeri che transitano dal porto di Catania, è stato deciso dunque di convocare armatori e produttori per una prima riunione che serva a individuare gli obiettivi da proporre ai governi nazionale e regionale.

Le rotte marittime che collegano i porti più attrezzati e più importanti per il traffico delle merci e vengono servite da traghetti dedicati ad esse costitui-

Avanti tutta con le Autostrade del mare rotta strategica per sviluppo e ambiente

Dopo l'interruzione del viadotto Himera, Comune di Catania e Autorità portuale etnea hanno promosso un incontro per inviare via mare nei mercati del Nord Italia i prodotti alimentari deperibili della Sicilia orientale

volge l'intera penisola, Sicilia e Sarde-

E un autotrasportatore, invece di attraversare l'Italia da Nord a Sud o viceversa, può trovare conveniente imbarcarsi su una delle linee marittime che compongono il quadro delle Autostrade del mare e raggiungere la sua meta evitando traffico, stanchezza eccessiva, inquinamento e consumo del proprio mezzo. Per sostenere la diffusione e l'uso delle Autostrade del mare, il Governo ha predisposto un sistema di rimborso economico fino al 30% del costo dei biglietti marittimi, l'ecobo-

gono le Autostrade del mare. La Commissione Europea e i Governi nazionali dagli anni '90 fino ad oggi hanno elaborato numerosi piani e programmi che hanno orientato l'evoluzione delle Autostrade del mare e stanziato risorse ingenti per favorirne l'implementazione: a livello europeo, in proposito possono essere menzionati i libri bianchi dei trasporti del 2001 e del 2011, nonché la copiosa documentazione relativa allo sviluppo delle reti Ten-T (Reti transeuropee di trasporto) dal 2004 fino agli ultimi orientamenti della rete transeuropea dei tra-

Lo sbarco a

Palermo del Tir

organizzata dai

Verdi con un altro

strada. Entrambi

percorse Aurelia,

Salerno-Reggio

Messina-Palermo

destinazione con

qualche ora di

che nel 2004

vinse la gara

bisonte della

partirono da

Livorno, ma

quello che

Autosole,

Calabria e

giunse a

particolare in Italia, sono stati elaborati diversi piani dei trasporti, della mobilità e della logistica predisposti dal 2001 fino al 2012, cui si aggiunge lo specifico Masterplan pubblicato nel 2004.

al programma delle Autostrade del mare una posizione di rilievo, dedicando attenzione e risorse alle iniziative orientate a spostare quote di traffico

terrestre a quella marittima, garantendo allo stesso tempo un servizio logistico integrato, più efficiente, rispettoso biente e in continuità quindi con le politiche comunitarie di mobilità sostenibi-

Per quanto riguarda le reti

Ten-T, l'Italia è sostanzialmente interessata da 4 corridoi terrestri (Helsinki-Rotterdam-Genova-La Valletta, Baltico-Adriatico, corridoio mediterraneo) e uno marittimo le Autostrade del mare. Mentre i corridoi terrestri sono fortemente concentrati nell'area settentrionale del Paese e solo in due casi con estensioni di percorso verso sud (Baltico-Adriatico e Helsinki- La Valletta riguarda direttamente la Sicilia), quello marittimo copre l'intera fascia costiera e guarda alle connessioni orizzontali tra l'Italia e il resto dei Paesi europei che si affacciano sul Mediterraneo.

La Commissione Europea ha accordato dalla modalità

dell'am-

tuttavia riduttivo ritenere che l' interesse per le Autostrade del mare sia limitato alla necessità di trovare un'alternativa credibile alla strada, vi sono infatti altri motivi che chiamano i governi nazionali a un impegno diretto in questo ambito tra i quali l'urgenza di promuovere la sostenibilità generale dei trasporti per aumentarne l'efficienza e migliorare le connessioni tra le regioni facilitando, parallelamente, il rilancio delle zone periferiche.





sull'onda delle politiche comunitarie e nazionali volte a contrastare l'uso intensivo del camion quale vettore principale per spostamento delle merci. Sarebbe

tra la fine del

XX secolo e

l'inizio del XXI,

[VIA D'ACQUA]

Lo Stretto a scartamento ridotto

Le merci lasciano Messina e il secondo approdo è un rebus sempre più difficile da risolvere

ALESSANDRA SERIO

a doppia lettura l'analisi della situazione trasporti in riva allo Stretto. Dal crocierismo ai servizi ai pendolari passando per le Autostrade del mare, ad ogni buona notizia corrisponde una perdita contestuale sotto altri profili, comunque importanti. Insomma il futuro dei porti messinesi è ancora nebuloso, anche se emergono alcune chiare indicazioni: l'implementazione di Milazzo rispetto a Messina, che continua a perdere posizioni rispetto a

Ecco perché. A marzo scorso l'Autorità portuale di Messina ha preso parte al salone di Miami sulle crociere, tornando con un dato tra i più floridi per la Sicilia: nel 2015 tra Messina e Milazzo faranno scalo 138 navi delle principali compagnie crocieristiche internazionali. Ed entro l'estate il terminal messinese dovrebbe essere aggiudicato al gestore: ben 30 i soggetti in gara che hanno chiesto di partecipare al bando dell'Auto-

Meno rosea la situazione nella più tradizionale delle mete turistiche, Taormina, dove nel giro di due anni sono più che dimezzati gli scali delle navi da crociera, passando dai poco più di 70 di 2 anni fa ai poco meno di 30 previsti per il 2015. Dal crocierismo ai trasporti: Messina ha definitivamente perso una delle due navi Carotur, che si è spostata a Catania per volere degli armatori. I Franza dimezzano così la loro offerta sulle Autostrade del mare, potenziando il porto etneo dove da oggi viaggerà una nave in più per Salerno. La decisione, ventilata all'indomani del braccio di ferro con l'Amministrazione comunale sulle ordinanze anti–tir in città, è stata ufficializzata tra fine marzo e inizio aprile dagli armatori, che non accennano a tornare sui propri passi.

Sempre più critica, in tema di trasporti, la situazione del secondo approdo a sud. La gara per la gestione del terminal Tremestieri non è stata ancora esitata, ma già si sa che non vi parteciperà la società che lo gestisce da nove anni, la Terminal Tremesiteri appunto. Una sola l'offerta, quella della Comet logistic, la società messinese che già gestisce, da sola o in Sta, le maggiori movimentazioni tra Messina e Milazzo. Tre-

mestieri tra l'altro continua a fare a pugni con lo scirocco, letteralmente, e il vento degli ultimi giorni sembra voler insabbiare anche il progetto di ampliamento, dopo il molo. Ai primi di aprile, infatti, è giunto a Tremestieri il San Luca Primo, il motopontone che dovrà dragare il fondo dalla sabbia. La speranza era ed è che si tratti dell'ultimo intervento almeno fino all'arrivo della prossima stagione autunnale, nel mese di novembre. Sei o sette mesi di tregua consecutiva in cui trasferire nell'approdo a sud tutto il traffico pesante in attraversamento sullo Stretto. Un "sogno" che di recente si è materializzato solo dal 25 agosto al 5 novembre scorsi, poco più di due mesi. Da quella data, tra un insabbiamento e l'altro, il porto è rimasto aperto per appena 25 giorni.

La doccia fredda, però, è stata immediata: subito dopo Pasqua la banca Dexia ha dato risposta negativa al Comune sul rinnovo del mutuo quin-

Positivo il movimento croceristico, quest'anno faranno scalo 138 navi delle principali compagnie, meno rosea la situazione nella più tradizionale delle mete turistiche, Taormina, dove nel giro di due anni sono più che dimezzati gli scali passando dai poco più di 70 ai poco meno di 30 previsti per il 2015

quennale da 35 milioni in scadenza al prossimo 31 dicembre. Fu infatti stipulato nel 2010, quando venne bandito l'appalto, aggiudicato l'anno dopo alla Sigenco, prima del ribaltamento giudiziario nel 2013, a favore della Coedmar. L'unica speranza, adesso, è un intervento governativo, dopo la richiesta da parte del sindaco Re-

nato Accorinti di un incontro al ministro Graziano Delrio che già, in qualità di sottosegretario alla presidenza del Consiglio, aveva promesso i poteri speciali per accelerare l'iter. Il problema è che, per quanto possano velocizzarsi i tempi verso l'avvio dei lavori, sarà impossibile spendere i 35 milioni, sul totale di 80, entro la fine dell'anno. A giorni verrà consegnato il progetto definitivo, che andrà approvato e validato prima della firma del contratto. Ma la firma non potrà avvenire senza la certezza di tutti i finanzia-

Buone nuove, almeno questo, arrivano dalla Regione, che ha confermato la propria quota di 20 milioni e ha assicurato che il progetto verrà approvato in poche settimane. Insieme ai 15 messi a disposizione dall'Autorità portuale, sono 35 i milioni disponibili. Nessuna notizia neppure degli altri 10, provenienti dal Cipe.

Dopo la firma del contratto, serviranno almeno quattro mesi per la redazione e l'approvazione del progetto esecutivo. Solo in quel momento si

potrà dare il via ai lavori ed è facile intuire che, anche accelerando al massimo, le operazioni non potranno partire prima del mese di ottobre e, in queste condizioni, andrebbero persi almeno i due terzi del finanziamento derivante dal mutuo. Senza contare gli intoppi, all'ordine del giorno, che potrebbero far slittare l'avvio dei lavori al 2016. A quel punto sarebbe tutto pronto ma mancherebbe il "dettaglio" principale: i soldi. E allora l'intervento del Governo diventa indispen-



Verso un accordo tra ministero dell'Ambiente e Infn-Lns

PAOLO F. MINISSALE

na collaborazione per il mare tra il ministero dell'Ambiente e i Laboratori Nazionali del Sud dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare di Catania per incentivare la Marine Strategy e Blue Economy, espressioni inglesi dietro le quali si «nascondono» un interesse per il mare tout court, non solo, quindi scientifico, ma economico e quindi anche sotto il profilo dell'efficientamento dei trasporti. E' stato questo l'argomento all'ordine del giorno dell'incontro che si è tenuto giovedì, nella sede di via Santa Sofia, in occasione della visita alla sede dei Laboratori del Sud del sottosegretario al ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, Silvia Velo.

Un'opportunità per l'importante istituzione di ricerca che ha «casa» a Catania, che potrebbe accedere a finanziamenti statali da utilizzare in ambito scientifico e che comunque potrebbe fornire dati suscettibili di utilizzo in svariati ambiti, anche molto distanti gli uni dagli altri.

L'interesse mostrato dal ministero dell'Ambiente per questa collaborazione si fonda sull'occasione unica offerta dalle strutture cablate dei Laboratori Nazionali del Sud al largo delle coste di Portopalo e di Catania. Queste strutture fanno parte del telescopio sottomarino per neutrini, che è in fase di realizzazione a 3500 metri di profondità al largo delle coste sicule.

Progettate e sviluppate per la ricerca in fisica di base, oggi esse si rivelano per l'uomo un avamposto eccezionale nelle profondità marine. Questi due siti, infatti, rappresentano una grande opportunità per lo sviluppo di strategie intese a mantenere e preservare, in conformità alle direttive europee, la biodiversità degli ecosistemi marini. «Le competenze scientifiche, tecnologiche e le infrastrutture sottomarine che possiamo mettere a disposizione del nostro Paese - ha sottolineato Giacomo Cuttone, direttore dei Laboratori Nazionali del Sud - garantiscono il monitoraggio continuo di indicatori fisici, geologici, biologici e acustici, concorrendo allo sviluppo di nuovi modelli e strategie per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio marino, tenendo conto delle sue importanti risorse biologiche ed economiche.

«Il mare, e in particolare il Mar Mediterraneo - conclude il prof. Cuttone - è un'occasione unica e irripetibile per la crescita del nostro paese, e soprattutto della regione Sicilia: rappresenta, infatti, un tassello fondamentale per lo sviluppo economico della nostra regione, a partire dai grandi invenale di Geofisica e Vulcanologia, il Consiglio Nazionale delle Ricerche e dalle Università siciliane».

Marine Strategy e Blue Economy sono, quindi, due argomenti in evidenza nell'agenda del ministero dell'Ambiente, e coinvolgono istituzioni, associazioni, esperti di settore e del mondo della ricerca scientifica in tema di pesca, acquacoltura, risorse minerarie marine, energie rinnovabili, trasporto marittimo e turismo, risorse biologiche.

LA SOLITUDINE DI LINOSA E LAMPEDUSA

ELIO DESIDERIO

trasporti per le Pelagie sono sempre stati fondamentali per l'economia di Lampedusa e Linosa. I voli nel corso del tempo sono stati incrementati; fino a un decennio fa c'era un solo aereo al giorno che collegava Lampedusa con Palermo oggi, ci sono diversi voli che collegano l'idall'Enac ma dall'Ast aeroservizi, convoglia sull'isola un numero elevatissimo di passeggeri e durante il periodo estivo in migliaia, riescono a raggiungere Lampedusa con voli diretti provenienti dalle più grandi città italiane. Unica nota dolente, per i residenti, il costo del biglietto che parte da sessanta euro per ogni tratta. Il concetto di tratta sociale insomma, secondo molti, non è rispettato appie-

no in quanto se l'aereo per Lampedusa deve significare essenzialmente continuità territoriale con un prezzo così alto, diventa una chimera. In ogni caso, al momento sono più i pro che i contro che stanno caratterizzando l'intera organizzazione dei voli aerei da e per Lampedusa. Per motivi economici e di opportunità, solo durante il periodo estivo vengono Nel corso degli anni, infatti, l'aero- mentre nel periodo invernale arrivaporto dell'isola oggi gestito non più no sull'isola gli atr, da circa cinquanta posti. Gli Atr, aerei sicuri e idonei per coprire la tratta, non possono a differenza degli aerei più grandi garantire il trasporto di malati barellati, del pescato e della posta celere, servizio quest'ultimo, che è esistito fino a quando in aeroporto c'era l'Alitalia come unico operatore e non esistevano ancora le tratte sociali.

Un discorso diverso invece riguarda i collegamenti via mare; la Compagnia

Traghetti affidabili a metà la «salvezza» viene dal cielo

delle Isole, ex Siremar, collega gior- estivo, estremamente difficoltosi. per i trasporti via mare, il servizio di La durata del viaggio supera le otto ore; la nave Sansovino è molto grande e sufficiente per le esigenze degli isolani ma sarebbero diversi i motivi del malcontento della popolazione. La Sansovino, infatti, oltre a trasportare passeggeri trasporta anche tanti tipi di merci dal pescato alla spazzatura e anche gasolio per autotrazione. Ora, se da una parte la nave è sufficiente per le esigenze degli isolani dall'altra, si corre il rischio di fare dei viaggi, soprattutto durante il periodo

nalmente escluso il venerdì Lampe- Dulcis in fundo, la questione attrac- aliscafi è fermo da mesi; la Regione Durante il periodo invernale, a causa del maltempo la grossa motonave spesso non riesce ad attraccare a Linosa e gli isolani, sono costretti a lunghissimi periodi di isolamento. Stesso discorso per Lampedusa, dove alcuni anni fa è stato costruito un attracco alternativo che di fatto, non viene utilizzato.

> L'ideale invece a detta di molti, sarebbe potere ottenere una seconda nave che possa trasportare le sole merci, come si fa per Pantelleria. Sempre

collegare con il servizio di aliscafi giornalmente Lampedusa con Linosa e per i mesi estivi con un secondo aliscafo, Lampedusa, Linosa e Porto Empedocle. Solo agli inizi del prossimo mese, si saprà se qualcuno si aggiudicherà la gara. Si corre il rischio di non avere un servizio che negli ultimi anni è stato fondamentale per le Pelagie e che ha collegato bene Linosa con Lampedusa e portato sull'isola migliaia di turisti durante il pe-

riodo estivo.





[INFRASTRUTTURE STRATEGICHE]

Eppure il premier Renzi è il tipo che farebbe il Ponte sullo Stretto

Ecco i numeri: non realizzare l'opera costa più che farla

TONY ZERMO

ontinuo a sperare che un giorno si farà il Ponte più lungo del mondo per l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina. Se uno non spera più, rischia di morire disperato prima del tempo. E perché ci credo? Non perché inseguo chimere, ma perché credo nell'intelligenza dell'uomo, che benché obnubilata dalle contrapposizione politiche, alla fine, se cambia il vento, può anche ragiona-

Ricordo en passant che negli Stati Uniti venne realizzato intorno agli anni 30 del secolo scorso il Golden Gate di San Francisco ed era il periodo della grande depressione. Quell'opera che ancora oggi il mondo ammira fu il segnale della riscossa, la prova dell'orgoglio e della tenacia di un popolo. Se i nostri politici non fossero attaccabrighe e non perdessero per questo il lume della ragione direbbero di sì al Ponte di Messina per tutta una serie di ovvie ragioni. Vogliamo enumerarle? 1) Messina, terza città siciliana per popolazione e tredicesima in Italia, venne distrutta dal terremoto del 1908, ma subisce ogni giorno un piccolo terremoto perché i Tir che portano le merci e tutti i nostri prodotti verso il Nord attraversano le strade del centro, non solo ammorbando l'aria, ma causando anche incidenti spesso mortali. Mi chiedo: ma gli ambientalisti così ferocemente contrari all'opera come mai non dicono niente sui miasmi diffusi nell'aria dalle colonne ininterrotte di

2) E' stato mai calcolato il costo del



IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO RENZI

tempo che si perde per attraversare lo Stretto? Non solo la mezz'ora del tragitto con i traghetti privati, ma anche l'attesa, che nei giorni di esodo può diventare molto lunga

3) Qualcuno ha mai riflettuto sulle miserrime condizioni dello scalo di Villa San Giovanni indegne di un paese che dice di essere civile?

4) Facciamo un po' di conti. I traghetti delle Ferrovie che imbarcano i treni impiegano quasi due ore per il trasbordo e perdono ogni anno 200 milioni di euro, una cifra altissima, mentre i traghetti privati guadagnano. Non per nulla la società «Stretto di Messina», disciolta per decreto dal governo Mon-

ti, aveva stipulato un accordo con le Ferrovie per l'attraversamento del Ponte: avrebbero pagato 100 milioni di euro l'anno per 30 anni, il che vuol dire 3 miliardi. Siccome con i traghetti perde 200 milioni, con quell'accordo le Ferrovie dimezzavano il passivo.

5) Le imprese guidate da Impregilo che avevano vinto la gara d'appalto di 3,9 miliardi di euro indetta dalla società «Stretto di Messina» sono pronte a chiedere un risarcimento di oltre un miliardo per il mancato rispetto del contratto. Finora non lo hanno fatto perché sperano sempre, come noi del resto, che il governo ci ripensi. Nel frattempo sono stati spesi milioni e altri ne spenderemo perché l'attracco di Tremestieri che dovrebbe servire all'imbarco dei camion si insabbia un mese sì e un mese no. Fanno venire una draga dal Veneto (ma in Sicilia non ne abbiamo? E se non ne abbiamo tanto vale comprarla), si scava la sabbia, la draga torna a casa, ma qualche giorno dopo siamo punto e daccapo. Ora si ipotizza la costruzione di un porto vero e proprio. Ma quanto costerà? Non è folle tutto questo? Da una parte perdiamo 200 milioni l'anno con i traghetti dello Stato e dall'altra parte perdiamo altri milioni con l'approdo di Tremestieri. E nel frattempo c'è in ballo quel miliardo di risarcimenti che spettano al gruppo che ha vinto l'appalto del Ponte. Il sindaco di Messina, Renato Accorinti, che è stato eletto anche perché andava scalzo e con una maglietta con su scritto «No Ponte», ha qualcosa da dire sulle condizioni della sua povera città? La quale, facendo il Ponte, si sarebbe tolto la catene delle



17 linee ferroviarie che imprigionano be ancora Messina sotto il peso dei Tir il waterfront e avrebbe potuto programmare il suo futuro.

Tutto questo a parte il fatto che su Messina e Reggio Calabria si sarebbe acceso l'interesse del mondo. Pensate alle torri di 370 metri più alte della Eiffel parigina che avrebbero dovuto sostenere la carreggiata larga 60 metri. E in queste torri metterci negozi, uffici, ristoranti panoramici. Come si fa a non capire una bellezza così?

6) I conti fatti sul serio dicono che il Ponte costerebbe 8 miliardi, il 60% a carico di investitori privati e il 40% a carico dello Stato, che pagherebe quindi poco più di 3 miliardi. Esborso compensato dai pedaggi trentennali e dai 3 miliardi del pedaggio ferroviario. In sostanza lo Stato complessivamente non pagherebbe un euro, mentre non realizzando il Ponte pagherebbe un miliardo di risarcimento e manterrebal centro città. Ma veramente siamo così incoscienti da rinunciare a un'opera che meraviglierebbe il mondo? I nostri ingegneri realizzano ponti dovunque nel pianeta, attualmente Astaldi sta facendo a Istanbul il terzo collegamento sul Bosforo, e noi in Italia non vogliano fare il ponte che segnerebbe la civiltà di un secolo?

Io sono convinto di una cosa, qui lo dico e qui lo nego. A mio parere Matteo Renzi il Ponte lo vorrebbe fare non solo perché sarebbe una bellissima medaglia, ma anche perché avendo rapporti amichevoli con Berlusconi si sarà convinto della bontà dell'opera. Come abbiamo detto, non ci sono problemi di finanziamento, anche perché la Bei (Banca europea degli investimenti) in tempi non sospetti aveva promesso di finanziare il Ponte. Non ci sono nemmeno problemi di ambiente, semmai il contrario perché il Ponte libererebbe Messina dalla cappa degli scarichi dei Tir. Solo che Renzi aspetta il momento giusto per dire di sì al Ponte, da sempre avversato dalla sinistra perché lo voleva (e lo vuole) Berlusconi. Oggi queste distinzioni non valgono più, stiamo diventando finalmente pragmatici. E se Renzi sa che il Ponte non costa e che serve al paese, lo farà e lo dirà al momento opportuno gonfiandosi il petto.

Dopo gli scandali del Mose di Venezia e dell'Expo di Milano con relative bustarelle, il nuovo ministro delle Infrastrutture, Delrio, ha dato lo stop alle grandi opere e quindi allo stato attuale non potrebbe accettare di realizzare il Ponte, piuttosto si dimetterebbe. Ma siccome è un politico serio, quando ci rifletterà e quando i tempi saranno maturi, non escludiamo un annuncio a sorpresa. Non disperate, gente.

LA SICILIA www.lasicilia.it

Direttore responsabile Mario Ciancio Sanfilippo

Domenico Sanfilippo Editore SpA



IN REDAZIONE

Nino Arena Fabio Russello Tony Zermo

HANNO COLLABORATO

Elio Desiderio Lucy Gullotta Paolo Mangiafico Paolo F. Minissale Giuseppe Moroso Gianluca Santisi Gioacchino Schicchi Giuseppe Scibetta 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

Elena Indelicato 095.7306333 339.7324619

347.3718229

POLEMICHE E APPRENSIONE E PER L'ESCLUSIONE DAL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA PRESENTATO DAL GOVERNO

o sentito i sindaci di Ragusa e Siracusa, Federico Piccitto e Giancarlo Garozzo e il presidente della Camera di Commercio di Siracusa nonché vice presidente di Confindustria Ivan Lo Bello, lo stesso farò con le altre Camere di Commercio e i liberi consorzi, per affrontare subito, come Distretto Sud-Est, l'istrada Catania-Ragusa dall'elenco delle grandi opere previste nel Documento economico e finanziario recentemente approvato dal Governo». Lo ha detto il sindaco di Catania Enzo Bianco, annunciando una riunione dell'organismo che comprende il ter-

ritorio della Sicilia sud orientale. «Il Distretto del Sud-Est - ha continuato Enzo Bianco - è l'area più ricca ed attiva della Sicilia e tra le più importanti dell'intero Mezzogiorno, e non è possibile non ritenere un'opera strategica questa importantissima arteria di collegamento, con il rischio di penalizzare i grandi progetti di sviluppo pensati in questi mesi e che stanno per diventare realtà. Occorre mobilitare le istituzioni e tutto il mondo produttivo di questa area. Per affrontare la situazione che si è venuta a creare - ha concluso il sindaco di Catania - ho preso contatti con il ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio. Facendo squadra nel nostro territorio riusciremo a superare questa ipotesi negativa e rilanciare il no-

stro territorio». Sulla vicenda è intervenuto anche Giampiero D'Alia, che ha rivolto un'interrogazione al ministro Delrio. «L'assenza dell'asse viario Ragusa-Catania dal programma delle infrastrutture strategiche presentato dal ministero rischia di essere il definitivo colpo di grazia alla mobilità siciliana. Dopo il cedimento dell'A19 che ha diviso in due la Sicilia, la perdita dei 366 milioni previsti per realizzare il collegamento tra Ragusa e il capoluogo etneo rischia di isolare la provincia più a sud d'Italia che ha una rete stradale obsoleta, pericolosa

Il raddoppio della Ragusa-Catania un'opera a cui non si può rinunciare

con neppure un chilometro di auto strada. E' necessario sapere sapere se è intendimento del Governo riaprire una finestra per l'adeguamento dello strumento programmatico alle reali esigenze infrastrutturali del Paese, dando priorità a questo importante segmento autostradale.

Solo così - ha concluso il presidente nazionale dell'Udc - sarà possibile diminuire le distanze con una periferia che rischia di restare tagliata fuori da tutti i circuiti nazionali e internazionali».

Dal Pd arrivano rassicurazioni: I«l

Catania - si legge in una nota diffusa dal deputato all'Ars Nello Dipasquale - ancorché non contenuto nell'ultimo Def 2015, non è stato cancellato e il suo iter potrà proseguire regolarmente attraverso il project financing, potendo dunque continuare a contare sui finanziamenti statali già previsti. Il mancato inserimento nel Def non è equivale alla cancellazione dell'opera. É' quanto comunicato dal sottosegretario Davide Faraone al deputato regionale Nello Dipasquale dopo l'incontro che lo stesso Faraone, as-



sieme ad una ristretta delegazione del Pd siciliano, ha tenuto con il ministro Graziano Delrio. Il progetto della Ragusa-Catania - si legge ancora nella nota - è già in progettazione de-

project-financing». «Il Def - ha sostenuto Dipasquale - resta un mero strumento ricognitivo delle opere nazionali di interesse europeo e che non è un atto che finanzia le opere ma serve alla programmazione generale. Chiaramente sarebbe stato meglio, per tutti, che l'opera fosse inserita, ma il ministro ha assicurato che l'iter del progetto di finanza non è stato stoppato e non lo sarà. Prendo atto con soddisfazione di queste dichiarazioni e di questi buoni intenti confermando però la mia assoluta volontà a continuare a monitorare l'avanzamento dell'iter in modo da giungere concretamente alla posa della prima pietra e alla conclusione stessa dei lavori di realizzazione del raddoppio. Il general contractor è formato da un raggruppamento di imprese che hanno già dimostrato di saper realizzare opere pubbliche di qualità attraverso il sistema del progetto di finanza e dunque, alla luce dei nuovi elementi che giungono da Roma, c'è da essere fiduciosi. Insieme al Pd, in ogni caso, continueremo ad essere assolutamente vigili».

zione economica realizzata attraverso

Di altro avviso Nino Minardo, depu-

tato di Ncd-Area Popolare: «Il ministro Delrio - ha sostenuto con un colpo di spugna ha cancellato quanto invece aveva assicurato il suo predecessore, Maurizio Lupi, che da sempre ha avuto particolare attenzione per la provincia iblea, mantenendo gli impegni presi. Privare la provincia di Ragusa, in un colpo solo, di un'opera così necessaria, significa di fatto mutilarla».



C'è chi la chiama «Strada delle croci», ma al di là dei soprannomi è certo è che la Statale 194 Ragusana, che attraversa tre province, ha assoluta necessità di essere ammodernata, per supportare con sicurezza il collegamento tra realtà molto

[MOBILITÀ]

MOND

LUCY GULLOTTA

na lunga storia, tracciata sempre sul solco della professionalità. «La nostra società è stata creata prima della guerra poi l'attività è stata sospesa durante il periodo bellico per ripartire definitivamente nel 1946» racconta l'avvocato Sebastiano Scionti, che oggi insieme al fratello gestisce la storica società di autotrasporti Scionti.

Una lunga storia ai piedi del più alto vulcano d'Europa, una storia votata al turismo.

«Abbiamo iniziato il nostro lungo cammino dedicato al trasporto persone e all'attività turistica. Il primo servizio effettuato – ricorda Scionti - fu una linea gran turismo estiva che collegava la nostra città, Catania, con lo splendido Lido dei Ciclopi, situato lungo il litorale roccioso di levante. E veniva effettuato con il glorioso Fiat 626».

L'idea di creare una società mirata al trasporto di persone nacque dalla sensi-

L'azienda,
specializzata in
servizi turistici,
scolastici,
trasporto
grandi eventi e
congressi oggi
può contare su
una flotta di 75
automezzi, ma
si prospetta un
anno difficile
per la presenza
ridotta di
croceristi

bilità dei fondatori dell'azienda, i fratelli Cirino e Filippo Scionti, capaci di comprendere l'esigenza di mobilità collettiva che veniva dalla popolazione e la necessità delle agenzie di viaggio e albergatori di offrire ai propri clienti l'opportunità di visitare la splendida costa e soddisfare la grande voglia di mare dei loro ospiti stranieri.

Oggi l'azienda, specializzata in servizi turistici, scolastici, trasporto grandi eventi e congressi, può contare su una flotta di 75 automezzi.

«Dal 2009 svolgiamo anche il servizio turi-

stico Katane-Live che è interamente gestito dalla nostra azienda; offre ai turisti la possibilità di scoprire i monumenti

della città di Catania guardandoli comodamente seduti dall' autobus scoperto. Di recente abbiamo anche esteso l'attività con collegamenti con Aci Castello, Aci Trezza e Zafferana» commenta soddisfatto.

Il periodo di crisi lunghissimo da qualche anno ha investito anche questo settore, Scionti analizza i fattori di crisi.

«L'attività crocieristica è la fonte di sostegno principale sia per l'attività di trasporto sia per il Katane Live. Purtroppo quest'anno approderà al porto di Catania solo una grande nave ogni quindici giorni; la situazione dovrebbe cominciare a cam-

biare nel 2016 con il ritorno delle gran-

di compagnie».

Il pensiero inevitabilmente va ai recenti fatti di cronaca. Qualche giorno addietro, infatti, a causa di una frana, è crollato uno dei piloni del viadotto dell'autostrada A19 che porta da Palermo a Catania.

Il cedimento è avvenuto al chilometro 61, tra gli svincoli di Scillato e Tremonzelli, in direzione di Palermo.

L'autostrada è stata chiusa e il viadotto verrà parzialmente demolito: potrebbe-

«Con i nostri autobus sosteniamo il turismo a Catania e nell'Isola»

L'epopea di Autotrasporti Scionti, che ora punta sul Katane-Live





«Dal 2009 svolgiamo il servizio turistico Katane-Live - commenta soddisfatto l'avvocato Sebastiano Scionti - che è interamente gestito dalla nostra azienda; offre ai turisti la possibilità di scoprire i monumenti della città di Catania guardandoli comodamente seduti dall' autobus scoperto. Di recente abbiamo anche esteso l'attività con collegamenti con Aci Castello, Aci Trezza e Zafferana»

ro servire anni per la fine dei lavori di ricostruzione.

Al momento, però, per arrivare da una

città all'altra serviranno quasi cinque ore attraverso i percorsi alternativi. «Una situazione inverosimile, se si considera che in prossimità della bella stagione era già stato tutto predisposto per giri e tempi di percorrenza. Adesso saremo costretti ad effettuare cambiamenti con costi aggiuntivi, tra carburante e

personale, che non possono venire gra-

vati sul pubblico».

L'assessore regionale alle Infrastrutture Giovanni Pizzo ha chiesto lo stato di emergenza, il presidente della Regione Rosario Crocetta l'intervento dell'esercito e il sindaco di Catania, Enzo Bianco, ha chiesto alla compagnia aerea Ryanair di istituire un volo fra le due città. «Il problema sono le strade – commenta l'avvocato Scionti, che è anche vicepresidente regionale Anav (associazione nazionale autotrasporti viaggiatori) – molte delle quali non percorribili con grandi pullman, un altro problema sarà quello di gestire gli orari di guida: i parametri prevedono 4 ore e 30 minuti di lavoro con 45 minuti di pausa e il pullman turistico ha un andamento più lento.

«Il problema - prosegue il vicepresidente regionale Anav - è che a breve comincerà l'attività turistica e già da quattro cinque anni anche questo settore soffre la crisi. Mi auguro si trovino soluzioni valide per risolvere la situazione visto che a breve comincerà l'attività turistica».

Pullman e satelliti

Obiettivo competitività

l. q.) Guardare al futuro con positività. L'avvocato Sebastiano Scionti, insieme al fratello amministra la storica società di autotrasporti Scionti che gestisce dal 2009 il Katane-Live: un servizio di bus turistico scoperto che effettua il giro della città alla scoperta delle bellezze storico-architettoniche e paesaggistiche di Catania. L'iniziativa del Katane Live punta a far diventare il capoluogo etneo una città non solo metropolitana ma anche turistica di primo livello. I turisti possono visitare la città con un tour di 12 tappe cui di recente si sono aggiunte le tappe Aci Castello, Aci Trezza e Zafferana Etnea. A bordo del bus i turisti con le cuffie e un collegamento con il satellite sono in grado di conoscere in ogni momento in che luogo si trovano.

«Bisogna augurarsi una ripresa in generale dell'economia sottolinea l'avvocato Sebastiano Scionti – ma la cosa che credo sia più importante è quello della competitività. Catania, ma più in generale la Sicilia, deve perseguire questo obiettivo anche vagliando delle offerte turistiche allettanti perché la concorrenza è davvero molta». Anche il ritorno delle grandi navi a Catania, e dunque l'incrementarsi

dell'attività crocieristica, con una ripresa già da quest'estate per poi crescere il prossimo anno è un fattore positivo. «Credo che il problema dell'allontanamento delle grandi compagnie crocieristiche in principio sia stata sottovalutate. La crocieristica è davvero basilare per la nostra città. La novità è che dal 2016 le navi da crociera torneranno stabilmente a fare scalo nel porto etneo, e che un paio di grandi compagnie, tra cui la Costa, hanno già rimesso la città, peraltro mai del tutto abbandonata, tra le proprie rotte. Il beneficio è per tutti non solo per il trasporto turistico anche se concentrato per un tempo limitato». Dallo scorso 4 aprile sino al 28 giugno, oltre duecento opere di Pablo Picasso saranno in mostra nelle sale del Castello Ursino di Federico II di Svezia, sede del Museo Civico di Catania, per raccontare al pubblico le grandi passioni che animarono l'artista spagnolo. Brocche, vasi, mattonelle dipinte, incisioni, un olio inedito appartenuto a Dora Maar, lavori su carta provenienti da prestigiose collezioni private di tutto il mondo e dal museo di Mija Malaga. La loro compresenza rende questa esposizione un appuntamento culturale e per tutti i turisti che raggiungeranno la città etnea in occasione della rassegna. «Questa è la nota positiva – conclude l'avvocato Scionti - un incremento negli ultimi anni della realizzazione di eventi che in qualche modo sollecitano l'interesse del turista; eventi e mostre come quella che si sta svolgendo al Castello Ursino su Picasso sono uno stimolo importante per il turismo e sollecitano la curiosità a

visitare la città».



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

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

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



[VIABILITÀ]

Il futuro dell'Isola messo in pericolo dai piloni dell'A19

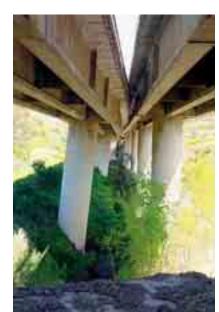
Non meno di due anni di sofferenza

PAOLO F. MINISSALE

na deviazione lunga un centinaio di chilometri, un'odissea tra i tornanti delle statali che si inerpicano sulle Madonie per poi scendere a valle. Trazzere o poco più, in parte intransitabili solo fino a qualche giorno fa, punteggiate qui e là da transenne, terriccio franato da più o meno tempo, ciottoli appuntiti sui quali, come fossero fachiri, più per forza che per amore si avventurano automobili, pullman di studenti e pendolari, mezzi tanto pesanti da rallentare per intero un traffico di per sé pazzesco e comunque già impazzito. Ore e ore di fila mentre bussa già la stagione

Il cedimento del viadotto Himera, sull'A19 Catania-Palermo è questo e altro, è una Sicilia letteralmente spaccata, a meno di rivolgersi ad alternative improbabili, dalla Messina-Palermo per chi, dalla Sicilia sud-orientale deve raggiungere il capoluogo dell'Isola, alla Statale 115 fino a Ŝciacca o Agrigento e da lì piegare ver-

Il cedimento dell'Himera, dove due piloni sono stati raggiunti da una frana staccatasi dalla collina che fiancheggia l'autostrada, è l'impazienza dei ragazzi stipati sugli autobus di linea e la rassegnazione dei lavoratori costretti a svegliarsi ore prima e anticipare, sottrarre tempo prezioso alla famiglia per regalarlo non si sa a chi né a cosa. La Sais autolinee, sulla tratta Catania-Palermo, ha scelto di tagliare numerose corse. quelle ancora valide seguono il percorso Catania-Messina-Palermo: 4 ore e 10 minuti. In un settore in cui il tempo è denaro, l'inconveniente grava sull'azienda anche econo-



micamente: 50 euro di autostrada e 70 litri di carburante in più. Tirando le somme circa 200 euro in più per ogni corsa, considerando anche il costo del personale in straordinario, mantenendo inalterato il costo del biglietto.

«Purtroppo bisognerà demolire entrambe le carreggiate e non una come si ipotizzava inizialmente. Abbiamo fatto i sondaggi per la ricostruzione delle due carreggiate, 300 metri di ponte e cinque piloni, prudenzialmente occorreranno dai 18 ai 24 mesi» ha spiegato nei giorni scorsi il ministro per le Infrastrutture, Graziano Delrio per il primo sopralluogo sul ponte Himera, insieme con la Regione siciliana, i vertici Anas e alla Protezione civile, che ha riguardato le località



«Purtroppo - ha spiegato nei giorni scorsi il ministro per le Infrastrutture, Graziano Delrio - bisognerà demolire entrambe le carreggiate e non una come si ipotizzava inizialmente. Abbiamo fatto i sondaggi per la ricostruzione delle due carreggiate, 300 metri di ponte e cinque piloni, prudenzialmente occorreranno dai 18 ai 24 mesi»

di Scillato, sull'A19 e il ponte di Scorciavacche, in località Mezzojuso, sulla scorrimento veloce Palermo-Agrigento. Quest'ultimo tratto «in circa un mese e mezzo - ha affermato il governatore Rosario Crocetta - potrebbe essere ripristinato, dopo che la Procura di Termini Imerese renderà accessibile l'area sequestrata. Ho chiesto un incontro congiunto tra Regione, Ministero, vertici per l'emergenza e il dissesto idrogeologico, per discutere sugli interventi immediati e urgenti, a medio e breve periodo, per la tutela del territorio e per reperire i fondi necessa-

«Il Paese è fragile, non solo la Sicilia - ha aggiunto Delrio - perché per troppi anni è mancata la giusta attenzione. Dobbiamo concentrarci sulle opere che preservano il nostro territorio in maniera adeguata. Abbiamo bisogno di lavorare meglio sul dissesto idrogeologico. Il presidente Renzi ha voluto che la commissione sul dissesto idrogeologico fosse a palazzo Chigi. Ora sarà spostata al ministero delle Infrastrutture per coordinare al meglio gli interventi. Questo governo ha messo in campo una sensibilità notevole su questo tema, ha stanziato 7 miliardi per affrontare tutte le criticità.

«I fondi per la Catania-Palermo - ha chiarito Delrio - saranno messi nel contratto di programma di Anas per la manutenzione straordinaria e per gli imprevisti. Non si tratta di risorse sottratte alla pre-

LA CATANIA-MESSINA

Buche non segnalate e corsie «ristrette» l'autostrada fa paura

GIANLUCA SANTISI

a maestosità dell'Etna, l'azzurro dello Jonio, lo scenario impareggiabile dello Stretto: potenzialmente, l'A18 Messina-Catania è forse quella in grado di offrire lo spettacolo migliore in Sicilia.

Peccato che a percorrerla oggi questa "fotografia" si arricchisca di elementi tutt'altro che gradevoli. Buche non segnalate, continui restringimenti di carreggiata e gallerie non sempre ben illuminate caratterizzano infatti i 76 chilometri e 800 metri dalla barriera di San Gregorio a quella di Tremestieri: un vero e proprio "percorso di guerra". Questo a fronte di un traffico piuttosto sostenuto. Va tenuto in considerazione, infatti,

Scenari impareggiabili, tra Etna e Stretto, ma i 76,800 Km tra S. Gregorio e Tremestieri sono un percorso di guerra

che la tratta, oltre a mettere in comunicazione diretta la seconda e la terza città dell'Isola, consente di raggiungere cittadine in espansione come Giarre e Acireale, senza contare che a circa metà percorso è posizionato lo svincolo di Taormina, la "Capitale del turismo siciliano", che assieme a quello di Giardini Naxos viene preso d'assalto durante la bella stagione. La situazione, già grave da parecchi anni, è sensibilmente peggiorata durante l'ultima stagione invernale: le buche presenti sull'asfalto, scavate dalla pioggia, si sono allargate sino

diventare voragini che mettono a repentaglio l'incolumità degli automobilisti e l'integrità dei lo-

Pneumatici e ammortizzatori, nella migliore delle ipotesi, ne scontano le conseguenze. Contenziosi e richieste di risarcimenti gravano non poco sui bilanci del Consorzio per le autostrade siciliane. E mentre si attende, ormai da anni, lo sblocco di un intervento da quasi 25 milioni di euro per rifare l'intera tratta con fondo drenante (il progetto esecutivo è stato approvato dall'Anas nel marzo del 2011), il Cas prova a rimediare con soldi propri. Nel primo trimestre del 2015 sono già stati stanziati 600mila euro. Il mese scorso sono stati effettuati i primi interventi di rattoppo della pavimentazione, mentre proprio ieri è partita la seconda tranche che riguarderà anche la sostituzione dei guardrail danneggiati e il rifacimento della segnaletica orizzontale mancante. Secondo il direttore dei lavori, il geometra Antonino Spitaleri, entro un mese sulla Messina-Catania si tornerà a circolare in piena sicurezza e senza restringimenti di carreggiata. Giusto in tempo per l'estate.

PROSEGUONO I LAVORI DI RADDOPPIO DELLA STATALE 640

La tecnologia di «Barbara» per scavare la galleria che passa sotto Caltanissetta

le 640, il tratto nisseno, ha uno sviluppo complessivo di circa 28 chilometri, e va dal dal km 44, e cio [dal confine con la provincia di Agrigento fino al km 73 dell'esistente tracciato e cioè all'innesto con l'autostrada Palermo Catania.

L'asse principale realizza una strada che prevede un intervallo della velocità di progetto da 70 a 120 Km/h e pendenze longitudinali massime del

Le opere principali che ricadono sul lotto «nisseno» sono la realizzazione di 6 svincoli (di cui 2 di nuova realizzazione e la sistemazione di 4 esistenti), di 5 gallerie artificiali, di 4 naturali (e 3 scavate con metodo tradizionale, e una scavata con metodo meccanizzato), di 13 viadotti nontombini, sottovia, viabilità complementari, opere compensative).

L'opera che riveste particolare importanza anche dal punto di vista della tecnologia adoperata è la galleria naturale Caltanissetta realizzata con la fresa TBM di tipo EPB, denominata «Barbara», in onore della santa protettrice di chi lavora in gal-

La lunghezza totale della galleria è di circa 4 chilometri per canna e dal diametro di quindici metri. La macchina, tra le più grandi attualmente in Italia, comunemente chiamata «talpa», in meno di un anno ha già scavato e realizzato quasi tre chilo-

Anche per quanto riguarda i lavori alla galleria «Papazzo», realizzata

tività proseguono regolarmente. Le maestranze stanno attualmente lavorando all'impermeabilizzazione della struttura.

Questi lavori consentono al territorio anche un respiro dal punto di vista dello sviluppo occupazionale. Sono infatti 2.539 i lavoratori che, a vario titolo, sono impiegati nella società che si occupa dei lavori di ammodernamento a quattro corsie. Di questi, quelli residenti in provincia di Caltanissetta sono 504, quelli di Agrigento sono 415 e quelli di Enna 135, mentre quelli provenienti da altre province della Sicilia sono 952 e quelli che arrivano da altre regioni

Mentre le società che lavorano per conto del Consorzio di imprese sono

Un vero e proprio indotto che crea occupazione ed economia. Per non parlare della vicinanza della Cooperativa Cmc ai temi della solidarietà e della ricerca, come si sta facendo con il ricavato del vino «Seicentoquaranta», i cui proventi dalle vendite sono destinati ad associazioni di volontariato che operano nel territorio, e con il Premio di laurea «Salvatore Fazio» organizzato in collaborazione con il Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università di Catania, il cui scopo è quello di stimolare lo studio della Geotecnica tra i più giovani.

Recentemente il cantiere della «Agrigento - Caltanissetta» è stato anche visitato dal presidente e dai componenti della Società Italiana Gallerie. Quaranta ingegneri provenienti da



tutt'Italia hanno visitato il cantiere del Contraente generale "Empedocle2». «Indubbiamente – ha detto il presidente della Sig, l'ing. Andrea Pigorini – quella utilizzata a Caltanissetta è la migliore metodologia di scavo, si tratta quindi di una buona

scelta progettuale».

Quando la nuova Strada Statale 640 sarà conclusa – entro la fine del 2016 - questa zona della Sicilia avrà una ricaduta straordinaria in termini di trasporti e di sviluppo turistico e



Il raddoppio dopo sei anni è ancora un cantiere



er gli agrigentini è fondamentale ma negli ultimi mesi è diventata una croce e delizia perché, a sei anni dal via dei lavori, ancora la Strada Statale 640, l'arteria che dovrebbe mettere in collegamento la provincia con l'autostrada è una cantiere.

La Statale inizia da Porto Empedocle, attraversa la Valle dei Templi a sud della città di Agrigento, e, dopo aver interessato i territori di numerosi comuni delle province di Agrigento e Caltanissetta, termina all'innesto con l'autostrada A19, Palermo-Catania.

La realizzazione completa di tale infrastruttura, commissionata dall'Anas, è stata divisa in due lotti consecutivi: il primo lotto è caratte-

rizzato da un tratto ricadente nel territorio della provincia di Agrigento, per uno sviluppo complessivo pari a circa 34 chilometri, dal km 10+200 (appena dopo la Valle dei Templi) al Km 44, proprio al confine tra le due provin-

Un'opera faraonica che ha anche alcune opere particolari e uniche in tutt'Europa come ad esempio il viadotto Serra Cazzola realizzato

con il metodo di spinta sincronizzata. Secondo il consorzio Empedocle i lavori nel primo lotto sono quasi conclusi: proprio in queste settimane – spiegano dall'azienda – si sta operando nei tratti compresi tra i territori di Favara, Racalmuto e Castrofilippo, consideran-

do che si tratta ancora di area di cantiere. Il nuovo tracciato ricalca per la maggior parte della sua estensione il tracciato del vecchio scorrimento veloce anche se, ad esempio, viene del tutto bypassato il tratto canicattinese. Ma nonostante il consorzio di imprese, l'Empedocle 1, che sta realizzando i lavori spiega che l'avanzamento dell'opera è «quasi concluso» va detto che dei 35 chilometri del tratto agrigentino, fino a questo momento solo una decina sono già a doppia corsia. Per il resto si tratta di unica corsia perché anche alcuni tratti che sembravano fossero stati terminati sono stati invece demoliti (e sono in via di ricostruzione) per problemi strutturali.

[VIABILITÀ]



SICUREZZA. Verranno dalle nuove applicazioni della tecnologia le innovazioni capaci di far diminuire il numero di sinistri

Nel futuro prossimo auto e infrastrutture in colloquio continuo

Percorsi urbani ed extra, le previsioni del prof. Studer

tema della sicurezza e del minor impatto ambientale sono le cifre attraverso le quali Luca Studer, ricercatore del Politecnico di Milano – dove è titolare dei corsi di Circolazione e Sicurezza Stradale e Fundamentals of Transport Systems – cerca di leggere le caratteristiche che contraddistinguono le nuove frontiere della mobilità.

Auto senza guidatore, scatole nere, semafori intelligenti, zone a traffico limitato, insieme a incroci controllati con la tecnologia e al monitoraggio delle funzioni cardiovascolari di chi guida, diventano così elementi decisivi per la sicurezza di chi

usa l'auto, così come per pedoni, ciclisti e per tutta l'utenza vulnerabile.

«In primis - spiega il prof. Studer - c'è sicuramente il discorso legato alle auto senza guidatore, ma anche il collegamento, la possibilità di parlarsi fra auto e infrastrutture: scambiarsi dati, un trasferimento di informazioni molto rapido che permette, e sempre più permetterà, l'ottimizzazione del traffico.

Poi c'è la possibilità, con una call automatica, di intervenire immediatamente in caso di incidente, anche se la persona rimane ferita o è impossibilitata a chiedere aiuto. Questo accade anche grazie agli smartphone e a tutta la telefonia mobile, che se da una parte sono dannosi per quanto riguarda la sicurezza di chi guida, dall'altro, in caso di incidente, permettono la localizzazione del mezzo e l'arrivo dei soccorsi. Il telefonino è utile anche ad eventuali analisi sugli incidenti, grazie a tutti i dati che rende accessibili.

«Nel campo delle nuove tecnologie - prosegue Studer - sono possibili soluzioni per aumentare la sicurezza di pedoni e ciclisti. nuove tecnologie che aumentano la sicurezza di pedoni e ciclisti? In questo ambito bisogna distinguere due punti: 1) le nuove tecnologie, come gli airbag per ciclisti e motociclisti o le auto con una particolare deformabilità per proteggere pedoni e ciclisti ecc. 2) la condivisione della strada: pur con tutte le tecnologie per evitare o contenere gli incidenti, se le automobili viaggiano con una certa velocità su una strada in cui sono presenti ciclisti o pedoni, si possono solo contenere i danni. Il problema è proprio la differenza di velocità elevata fra due

mezzi di trasporto e quindi la convivenza, l'adeguarsi l'uno all'altro.

«La soluzione oggi è riscontrabile più in zone 30 km/h, ad esempio, piuttosto che nel trasformare pedoni e ciclisti in robot o carri armati ambulanti.

In città ci sono i maggiori punti di conflitto e la convivenza dovrebbe essere resa automatica: non permettere

alle auto di andare ad 80 km/h ad esempio vicino a una scuola... Le nuove tecnologie portano chiaramente verso una maggiore sicurezza, anche se l'interazione fra auto senza guidatore in contesto urbano, dove ci sono ovunque ciclisti e pedoni, sarà l'aspetto più complicato e pericoloso per quanto riguarderà lo sviluppo e la diffusione di tale progettazione.

Ad oggi invece il rischio maggiore è legato alla distrazione da parte degli automobilisti: l'invio di sms alla guida è emblematico. Altro rischio è quello di essere controllati da un "grande fratello", che ciascuno può percepire come più o meno



LA COMMISSARIA BULC: «PUNTARE AL 50% IN MENO»

In frenata il calo delle vittime della strada nel 2014: dopo due anni come il 2012 e il 2013 in cui il numero di morti sulle strade europee era diminuito dell'8%, le prime relazioni sulle vittime di incidenti stradali nel 2014 sono deludenti. Sulla base dei dati pubblicati di recente, il numero di decessi sulle strade è diminuito dell'1% circa rispetto al 2013. Dai dati emerge che nei 28 Stati membri dell'Ue vi è stato un totale di 25.700 morti su strada lo scorso anno: anche se si tratta di 5.700 casi in meno rispetto al 2010, si è lontani dall'obiettivo prefissato. «È triste e duro dover ammettere che ogni giorno muoiono sulle nostre strade in media 70 cittadini europei e molti altri sono gravemente feriti - ha detto Violeta Bulc, commissaria dell'Ue per i Trasporti -. I dati dovrebbero far suonare un campanello di allarme. Dietro ci sono persone a lutto, mogli e mariti, madri e padri, figli, fratelli e sorelle, colleghi e amici, e ciò contribuisce a ricordarci che la sicurezza stradale richiede attenzione costante e ulteriore impegno». La commissaria Bulc ha inoltre affermato che "nei prossimi anni dobbiamo intensificare gli sforzi per raggiungere l'obiettivo prefissato dell'Ue di ridurre del 50% il numero dei decessi per incidenti stradali entro il 2020. Dobbiamo cooperare per far sì che un maggior numero di persone possa giungere sano e salvo a casa al termine di un tragitto su strada. È una delle mie priorità e dovrebbe essere una priorità di tutti i governi in tutti gli Stati membri».

Ogni anno in Italia 200mila incidenti con 4mila vittime

gni anno avvengono in Italia oltre 200mila incidenti stradali che provocano 4000 morti e 300mila feriti, con costi sociali che ammontano a 30 miliardi, il 2 % del pil. Dimezzare entro il 2020 i costi economici e sociali investendo nella ricerca scientifica e nell'innovazione tecnologica applicate alla sicurezza stradale è l'obiettivo che si prefigge il Diss, il Centro di ricerche interuniversitario per la sicurezza stradale creato nel 2010 per iniziativa dell'Università di Parma. «Il Diss – ha sottolineato Lorella Montrasio, direttore del Centro – si propone di diventare l'organismo di supporto alle istituzioni dedicato alla ricerca applicata alla sicurezza stradale, un organismo tuttora assente in Italia a differenza di altri paesi europei». Montrasio propone di adottare subito a livello na-



zionale il progetto Data -S3T (Street), basato sull'uso del top dell'innovazione tecnologica per la raccolta dei dati e monitoraggio di incidentalità che si integra con estrema semplicità con i sistemi di raccolta attualmente in uso, semplificando l'attività degli operatori e permettendo l'elaborazione dati in tempo reale. «Il nostro obiettivo - ha aggiunto - è fungere da volano per lo sviluppo del nuovo comparto economico sicurezza stradale che entro il 2020 porti l'I-

talia a dimezzare il numero delle vittime della strada e quindi ridurre i costi dell'incidentalità dagli attuali 30 miliardi annui, pari al 2% del pil, a 15 miliardi». Mario Valducci, presidente della commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati nel suo intervento ha sottolineato come "l'apporto che la ricerca applicata può dare alla Sicurezza Stradale è considerevole: la tecnologia sforna incessantemente soluzioni la cui tempestiva comprensione rappresenta un fattore critico per il legislatore chiamato a valutarne le ricadute su un sistema diffusamente normato, anche a livello comunitario. Un advisor terzo - ha aggiunto - può dare un contributo ad alto valore aggiunto non solo alle istituzioni, ma alle imprese della filiera industriale che vogliano competere su scala globale. l'Italia ha infatti numeri di eccellenza per candidarsi a nazione di riferimento per il comparto della Sicurezza Stradale nell'Ue. Il Diss può svolgere un ruolo importante in questo percorso, con favorevoli ricadute sulla crescita delle economie dei territori».



e la storia diventa arte

Auto sostitutiva

ERNICIATURA CARROZZERIA GARANZIA A VITA

Convenzionato con:

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

sade unica.

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

SPECIALIZZATI ALFA-LANCIA AUTORIZZATO FIAT

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

cell. 346.6341898

e-mail: OZZERIO1@autocarrozzeriapuglisi.191.lt ufficipuglisi@gmail.com













[CITTÀ E AMBIENTE]

E' il traffico urbano il problema quotidiano delle famiglie italiane

Preoccupati da tempi, parcheggi e rumore

soluzioni

che devono

generare effetti

positivi entro

tempi molto

brevi

si è dichiarato preoccupato per il pro-blema del traffico, il 35,2% per le difficoltà di parcheggio, il 34,4% per l'inquinamento dell'aria e il 30,6% per il rumore. Questi dati derivano da un'elaborazione dell'Osservatorio Autopromotec su dati Istat.

Se si confrontano i dati più recenti con quelli degli ultimi anni si nota che la percentuale di famiglie che esprime preoccupazione per traffico, difficoltà di parcheggio, inquinamento dell'aria e rumore è diminuita dal 2010 al

Tale diminuzione è sicuramente correlata con il calo del traffico che si è verificato negli ulti-

mi anni in conseguenza di una serie di fattori riconducibili a crisi economica e aumento dei prezzi dei carburanti. La tendenza al calo della percentuale di famiglie che esprimono preoccupazioni per problemi ambientali, però, non deve far credere che questi problemi siano risolti. Infatti bisogna evidenziare che i dati del 2014, anche se in calo rispetto agli anni precedenti, sono comunque alti.

Vi è poi un altro fattore da tenere in considerazione: gli ultimi dati disponibili segnalano che è in corso una ripresa del traffico su strada, ripresa che, se sostenuta da un miglioramento dell'intera economia, non potrà che consolidarsi nel corso del 2015 e poi ancora negli anni successivi.

Con la ripresa del traffico anche le preoccupazioni ambientali delle famiglie torneranno a

Occorre, allora, che si trovino soluzioni per risolvere i problemi segnalati dalle famiglie, soluzioni che devono generare effetti positivi entro tempi molto brevi. Tra queste soluzioni

el 2014 il 36,9% delle famiglie italiane $\,$ vi è anche l'utilizzo di veicoli alimentati a metano. L'Italia può vantare la rete di distributori di metano più estesa d'Europa, con oltre mille punti.

> Del resto sono migliaia i morti l'anno in 13 città italiane dovute alle concentrazioni di Pm10 superiori a 20 mg/m3. A puntare il dito contro l'effetto dell'inquinamento atmosferico è il nuovo studio "Impatto sulla salute del Pm10 e dell'ozono in 13 città italiane", condotto dall'Organizzazione Mondiale della Sanità - Ufficio regionale per l'Europa per conto dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici (Apat).

I dati che pubblichiamo sopra sono un'anticipazione dello studio verrà presentato a Roma il 15 giugno (Audito-Occorrono

rium Apat, via Curtatone 3, ore 9.20) durante il seminario di sanità pubblica su inquinamento atmosferico, trasporto urbano e salute organizzato congiuntamente da Apat e Oms Europa nella Capitale. Per restare al tema del rapporto tra circolazione e ambiente, dal 2010 ad oggi, ci sono stati 33 giorni di stop a metropolitane e treni urbani nelle principali città italia-

ne a causa di eventi climatici estremi: 12 giorni a Roma, altrettanti a Milano, 8 a Genova, 6 a Napoli, 5 a Torino. Le conseguenze sul traffico urbano, la vita delle persone, il lavoro sono state raccontate dalle cronache di quei giorni, e gli eventi estremi non hanno risparmiato la Sicilia, né le aree urbane, assai fragili, né la rete viaria anche questa più che vulnerabile. Nello stesso arco temporale, si sono registrati 43 giorni di blackout elettrici dovuti al maltempo, in varie regioni, con una sequenza costante (cinque nel 2015, sette nel 2014, sette nel 2013, dieci nel 2012, sei nel 2011 e otto nel 2010).



I dati dell'Osservatorio Autopromotec rivelano una diminuzione della percentuale di famiglie che esprime preoccupazione per traffico, difficoltà di parcheggio, inquinamento dell'aria e rumore, ma destinata ad aumentare con il prevedibile aumento del traffico cittadino

IN EUROPA MENO VITTIME NELLE STRADE

In frenata il calo delle vittime della strada nel 2014: dopo due anni come il 2012 e il 2013 in cui il numero di morti sulle strade europee era diminuito dell'8%, le prime relazioni sulle vittime di incidenti stradali nel 2014 sono deludenti. Il numero di decessi sulle strade è diminuito dell'1% circa rispetto al 2013. Dai dati emerge che nei 28 Stati membri dell'Ue vi è stato un totale di 25.700 morti su strada lo scorso anno: anche se si tratta di 5,700 casi in meno rispetto al 2010, si è lontani dall'obiettivo prefissato. «È triste e duro dover ammettere che ogni giorno muoiono sulle nostre strade in media 70 cittadini europei e molti altri sono gravemente feriti ha detto Violeta Bulc, commissaria dell'Ue per i Trasporti -. I dati dovrebbero far suonare un campanello di allarme. Dietro questi dati e statistiche ci sono persone a lutto, mogli e mariti, madri e padri, figli, fratelli e sorelle, colleghi e amici, e ciò contribuisce a ricordarci che la sicurezza stradale richiede attenzione costante e ulteriore impegno». La commissaria Bulc ha inoltre affermato che «nei prossimi anni dobbiamo intensificare gli sforzi per raggiungere l'obiettivo prefissato dell'Ue di ridurre del 50% il numero dei decessi per incidenti stradali entro il 2020».

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

La spending review ha fatto invecchiare il «parco autobus»

l mercato degli autobus è andato ridimensionandosi di anno in anno. In Italia la crisi economica finanziaria ha avuto e ha ancora un risvolto molto più complesso rispetto ad altri major markets, a causa del pesante indebitamento pubblico. Le politiche adottate per il contenimento o la riduzione della spesa pubblica, che hanno riguardato tutti i livelli della pubblica amministrazione, hanno influito in modo particolare sul comparto industriale degli autobus, fino a determinarne quasi la scomparsa».

Lo sostiene l'Anfia. Nel 2014 la produzione domestica di autobus si è ridotta a 1/5 di quella del 2007, che era già la metà

di quella del 2000. Nei Paesi europei, dove esiste un comparto industriale autobus, si sono adottate e si adottano politiche industriali legate allo sviluppo dei trasporti pubblici e della mobilità in generale, che da un lato rendono efficiente un settore chiave salvaguardano l'industria locale. Purtroppo non in Italia, dove le risorse statali per l'acquisto e sostituzione dei mezzi di trasporto, nel corso degli ultimi 15 anni, hanno subito una brusca frenata. Si è passati, infatti, dagli oltre 2,3 miliardi di euro (quadriennio 1997-2001), a cui si sono ag-

giunti 1,2 miliardi di euro (quadriennio 2002-2006) previsti dalla Legge 194/1998 e successivi rifinanziamenti sino ai 278 milioni di euro dell'ultimo quadriennio. Nel 2012 i capitoli di bilancio dello Stato relativi a questa spesa sono completamente azzerati! Il trasporto pubblico locale, come è noto, è materia di competenza delle Regioni, che nelle scelte sui difficili tagli di spesa, si sono trovate costrette negli ultimi anni a rinviare gli investimenti riguardanti il rinnovo del parco. Anfia, in collaborazione con le istituzioni competenti, ha operato per ottenere per il 2015 una destinazione esclusiva e consistente di fondi destinati al rinnovo parco autobus. Tuttavia, è in questi giorni nuovamente in discussione in Conferenza Stato Regioni il rischio che anche quest'anno le Regioni indichino tali fondi come mancato trasferimento statale per rispondere agli obiettivi di spending review. La conseguenza diretta è un parco autobus sempre più vecchio, inquinante e rumoroso e anche più povero di mezzi. Il 61% degli autobus circolanti ha più di 10 anni di età, ma quelli circolanti, immatricolati prima del 1998, sono quasi 1/3 del parco totale (30.520 mezzi). Solo il 12% ha un'anzianità compresa tra 0-4 anni (dati 2013, Aci).

LE CONTROMISURE RISCHIANO DI ESSERE INEFFICACI



aria nelle città si fa sempre più irrespirabile. Primo colpevole, ma non l'unico, sono le polveri sottili emesse dalle auto, su cui si concentrano gli sforzi dei governi.

Le contromisure messe in campo in Occidente, dagli Usa all'Eurosituazioni che variano in base alle peculiarità dei singoli territori. A mettere in dubbio le politiche adottate in particolare negli Usa, dove si concentra il 45% della CO2 mondiale imputabile ai trasporti, è un nuovo studio dell'Università di Boston secondo cui, se è vero che le aree urbane sono responsabili del 63% di tutta l'anidride carbonica emessa in atmosfera dalle auto statunitensi, le emissioni non crescono però

Aria sempre più irrespirabile l'insidia di CO2 e polveri sottili

pa, rischiano tuttavia di essere di pari passo con la densità abita- le emissioni pro capite sono sali- dale è un problema molto sentito inefficaci, soprattutto perché tiva, che è invece il parametro te del 22%. azioni anti-smog.

Tra il 1980 e il 2012 le emissioni su strada sono aumentate in Usa del 50% passando da 1,04 a 1,55 miliardi di tonnellate, e l'80% dell'incremento si è registrato nelle aree urbane. In trent'anni, tuttavia, la popolazione urbana è cresciuta del 49%, mentre le emissioni pro capite nelle città sono aumentate solo del 15%. Nelle aree rurali, invece, la popo-

lazione è lievemente diminuita e

che la traiettoria futura delle emissioni pro capite su strada non può essere così fortemente agganciata alle tendenze della densità urbana come precedentemente creduto", scrivono gli esperti, secondo cui vanno analizzati anche altri fattori - reddito pro capite, livello di occupazione, tipologie di lavoro e distanze casa-ufficio - che variano da luogo a

L'inquinamento da traffico stra-

TIMBRI DIGITALI

negli Usa, dove si concentrano il il 30% delle auto presenti sul Pianeta, ma da cui viene il 45% della CO2 globale imputabile ai trasporti. Nel mondo, si legge ancora nel rapporto, il 23% delle emissioni derivanti dai combustibili fossili sono causate dai trasporti, e di queste il 40% è prodotto dalle auto nelle aree urbane. In Europa le norme sulla qualità dell'aria contrastano le polveri sottili ma, stando a un recente studio capitanato dall'Istituto in-

...I NOSTRI SERVIZI...

TUTTI I LAVORI TIPOGRAFICI

ternazionale per l'analisi applicata dei sistemi, senza ulteriori sforzi sul controllo delle emissioni molte aree europee continueranno ad avere un livello di inquinamento superiore ai limiti fissati dall'Ue e dall'Oms.

Con le leggi attuali l'inquinamento atmosferico resterà critico in Europa orientale, in Polonia meridionale e in diverse grandi città, da Milano a Parigi a Varsavia, inquinamento, spiegano, variano in base all'area geografica, e quasi ovunque il taglio alle emissioni delle auto non basta.

Bisogna intervenire su altri fattori, due dei quali finora sottovalutati: le emissioni da combustibili solidi per il riscaldamento domestico, soprattutto in in Europa dell'Est; e il particolato secondario inorganico, spinto dalle emissioni di ammoniaca nelle aree a vocazione agricola.





[INTERMODALITÀ]



AMBIENTE. La Dn Logistica ha investito sull'economia sostenibile: con i mezzi Euro 6 ha ridotto di sette volte le emissioni di CO2

Treno e gomma quando l'efficienza può essere verde

In Sicilia la logistica ecocompatibile

n cambiamento radicale per attuare un'economia sostenibile in grado di ridurre le emissioni di CO2 ed evitare gli sprechi utilizzando energie alternative. Una visione nuova ispirata ai principi di rispetto ambientale e trasparenza. Questo l'obiettivo della Dn Logistica, storica realtà fondata nel 1957 grazie al lavoro di Diego Nicosia e oggi dei figli Luigi, Sonia e Lorena.

La società del Gruppo Nicosia oggi è punto nevralgico per i servizi logistici e di trasporto merci su scala nazionale. La strada intrapresa dall'azienda siciliana, che lo scorso 21 febbraio con l'acquisto di 14 camion «Euro 6» (dal nome della disposizione Ue finalizzata a ridurre l'inquinamento) ha completato il parco mezzi sostituendo gli esistenti «Euro 5», prosegue nella direzione della biocompatibilità. La politica aziendale della Dn Logistica si chiama infatti «Green logistics»: ridotto impatto ambientale e migliori risultati, in termini di business, di eco sostenibilità e d'immagine. Una scelta che s'innesta in un sistema virtuoso, che due anni fa ha visto l'apertura del nuovo terminal ferroviario a ridosso dello scalo merci di Bicocca, per una riduzione del 50 per cento delle operazioni di carico e scarico merci. Se si aggiungono i recenti dati positivi ricavati da Ecotransit (portale che monitora le performance delle aziende rispetto al consumo energetico e alle emissioni prodotte dal traffico merci) il quadro è completo: le percentuali di CO2 emesse nell'atmosfera sono in discesa per le aziende che hanno sposato una logistica strategica attraverso un interscambio di modalità diverse di

mezziScania se ne aggiungeranno altri 5 e

a breve ulteriori tre, significa che non so-

lo il progetto eco green è decollato ma

XX STRADA ZONA INDUSTRIALE - CATANIA

che sta già producendo i frutti sperati».

L'intermodalità nel trasporto delle merci è la sfida del futuro riuscendo a conjugare la ferrovia, la strada e le navi. Una scelta che s'innesta in un sistema virtuoso, che due anni fa ha visto l'apertura del nuovo terminal ferroviario a ridosso dello scalo merci di Bicocca, per una riduzione del 50 per cento delle operazioni di carico e scarico merci

trasporto come gomma, nave e rotaia. «Nel 2014 abbiamo effettuato 20mila passaggi via mare e 150 treni completi sulla linea ferroviaria, che hanno trasportato 800mila tonnellate di merci – afferma Sonia Nicosia – con un risparmio di 1 a 7 in termini di emissioni di CO2. Per quest'anno l'obiettivo è di incrementare e potenziare l'interscambio con navi e treni, anche grazie alle prestigiose partnership che abbiamo con leader internazionali del comparto». E i dati sono subito incoraggianti tanto è vero che Lorena Nicosia annuncia: «Ai 14

A Bicocca il primo polo ferroviario costruito dai privati

l trasporto merci su strada è soggetto a diversi vincoli che, soprattutto nelle medie e lunghe distanze, lo rendono antieconomico: condizioni di traffico e meteorologiche, pedaggi autostradali, rischio di furti, normativa sui tempi di guida e di riposo dei conducenti. Un servizio di trasporti intermodali organizzato invece risolve queste inefficienze grazie ai suoi molti vantaggi (può utilizzare gli automezzi in combinato con treni e navi ad altissima capacità di carico, trasportare le merci dai luoghi di produzione ai centri logistici più vicini per essere caricate in vagoni merce o appositi container su treni oppure imbarcate su navi, con un evidente risparmio di costo, un limitato impatto ambientale e maggiore certezza sui tempi di consegna, limitare le rotture di carico che potrebbero danneggiare la merce). Le vie dell'intermodalità: da Catania, ad esempio la Dn Logistica, è in grado di combinare gomma - mare e gomma-rotaia.

«Sono programmati collegamenti giornalieri dal nostro quartier generale di Catania - spiegano - verso i più importanti terminal logistici italiani. Collegamenti con i porti di Ravenna, Livorno, Napoli e Salerno sono pianificati su base giornaliera e grazie ad accordi privilegiati con le più importanti compagnie di navigazione nazionali ci permettono di far viaggiare la merce dei nostri clienti nel modo più sicuro ed economico». Poi c'è la novità del trasporto intermodale su rotaia grazie al terminal privato a poca distanza dalla stazione ferroviaria di Catania Bicocca

con l'azienda che gestisce per conto del cliente le formalità amministrative e ogni altro aspetto legato alla funzione logistica. DN Logistica è infatti l'unica azienda siciliana a disporre di un polo logistico ferroviario privato con grandi magazzini dedicati alla

movimentazione delle merci in arrivo nel terminal.

DNLOGISTICA.COM

O DN LOGISTICA SRL

«In un contesto di mercato profondamente mutato – dicono dall'azienda – non ci proponiamo più come semplice trasportatore, ma nella veste di azienda partner per i trasporti intermodali di merci e per l'esecuzione dei servizi di raccolta, stoccaggio e consegna su tutto il territorio italiano». L'azienda ha anche la certificazione relativo decreto legislativo 231/2001 e un codice etico. Ha una moderna flotta mezzi coordinata dal centro operativo, in grado di servire l'intera penisola ricorrendo all'utilizzo combinato di camion, treni e navi per garantire celerità e flessibilità nella distribuzione delle merci, ha magazzini per lo stoccaggio e la conservazione sicura dei prodotti e la piccola distribuzione ai clienti finali, una piattaforma logistica di 30 mila metri quadrati nella zona industriale di Catania con il fiore all'occhiello del polo ferroviario privato.







[ANDAMENTO LENTO]

Piste ciclabili e sprechi, viaggio da incubo

Tra Castiglione, Linguaglossa e la Valle dell'Alcantara, opere che i «bikers» hanno sottratto alla burocrazia

FRANCESCO VASTA

n un contesto come quello etneo, dove è la stessa morfologia del territorio a concedere pochi margini di manovra e dove è la straordinaria valenza paesaggistica dei luoghi a farla da padrone, le proposte – e le speranze – sul tema della mobilità sostenibile si indirizzano naturalmente su progetti a valenza essenzialmente turistico-escursionistica, piuttosto che a carattere urbano. Ma è la cronaca degli ultimi anni, oltre alle testimonianze di bikers, appassionati ed attivisti, a restituirci un quadro poco felice, fatto di opportunità mai colte, quando non di iniziative lasciate a metà, soltanto abbozzate o clamorosamente fallite.

Per adesso la pista ciclabile Castiglione di Sicilia-Linguaglossa si muove sul filo sottile tra queste due ultime possibilità. Incastonata nel suggestivo scenario rurale dei colli fra i due Comuni del versante nord dell'Etna, da lungo tempo è stata completata eppure mai collaudata e, dunque, mai aperta ufficialmente al pubblico. Nel frattempo alcuni smottamenti lungo i quasi sette chilometri di percorso – un ramo della Ferrovia Circumetnea creato nel 1927 per aggirare il fronte lavico dell'eruzione del 1923, in disuso fin dal 1952 – ed inarrestabili vandalismi hanno ridotto la pista, conosciuta comunemente con il nome di «strada Costa», ai minimi termini. Un storia di ordinaria cattiva amministrazione, fatta di intoppi e lentezze burocratiche, se non fosse per l'inverosimile costo complessivo di un'opera – circa 15 milioni di euro – che ancora oggi è formalmente un cantiere mai riconsegnato al committente, il Comune di Castiglione. Gli interventi attuati furono notevoli, con il recupero e l'adattamento delle vecchie gallerie poste lungo il cammino alla realtà di una pista ciclabile, l'utilizzo di materiali naturali e tecniche di bioingegneria; d'altronde per il progetto c'era la già ricordata lauta disponibilità finanziaria, che, se non adoperata integralmente, sarebbe andata perduta.

I fondi erano originariamente destinati alla realizzazione di un collegamento stradale

più agevole tra i due paesi, ma circa quindici anni fa vennero dirottati sul recupero ecosostenibile del tracciato ferroviario. Stando alle ultime notizie, i prossimi mesi potrebbero essere risolutivi proprio per restituire alla collettività questo paradossale monumento allo sperpero.

Il Comune si è infatti impegnato, di concerto con l'assessorato regionale delle Infrastrutture e la Commissione di collaudo dell'opera, a rivedere la contabilità dell'appalto ed avviare alcuni atti amministrativi ancora mancanti: servono infatti ulteriori investimenti per intervenire sulle frane in vari punti del percorso, sulla copertura delle gallerie, mentre, secondo le stime dei collaudatori, ancora un altro milione sarebbe necessario alla riqualificazione dell'impianto di illuminazione della strada, quanto di più danneggiato dall'abbandono e da veri e propri saccheggi ad ope-

La via che collega Castiglione a Linguaglossa è lunga sette chilometri e percorre parte della ferrovia Circumetnea. È costata 15 milioni ma non è mai stata collaudata. Problemi anche per la pista ciclabile Valle dell'Alcantara, lungo i 37 chilometri della Ferrovia Alcantara-Randazzo

to, è «viva».

ra di ignoti. Nel frattempo, in barba al divieto d'accesso in vigore per il cantiere fantasma, di fatto il popolo dei naturalisti e dei bikers si è comunque «riappropriato» - come amano ribadire in molti - della strada Costa. Parecchie le passeggiate organizzate nella zona, a due passi dalla Valle dell'Alcantara ma anche dall'Etna, gite che si trasformano in paradossali «tour dello spreco», mentre numerosissimi i filmati e le foto che appassionati e semplici cittadini riversano periodicamente sul web. È grazie alla gente comune, dunque, che la strada Costa, nonostante tut-

Analogamente a quanto accade, girando intorno all'Etna dall'area di Linguaglossa in direzione nord-ovest, proprio nella Valle dell'Alcantara. Qui i frequentatissimi trentasette chilometri della Ferrovia Alcantara-Randazzo, solcata per l'ultima volta da treni fino alla metà degli anni Novanta, vengono considerati da ciclisti e gitanti un vero e proprio paradiso escursionistico, oltre che una sorta di museo di ingegneria dei trasporti a cielo

Gli ingegneri Giambattista Condorelli, e specialista nel 2004 ha firmato, assieme al collega Paolo Simon, un studio sulla realizzazione in tutta la Sicilia di una rete di percorsi di mobilità non motorizzata. Un documento ancora oggi nel cassetto dall'assessorato regionale della Mobilità, inattuato per larga parte ma ancora attuale, dove figurano in prima linea sia la strada Costa che la ferrovia dell'Al-

Per le amministrazioni locali e gli abitanti dei dieci Comuni che si affacciano sul fiume - un tempo collegati alla costa jonica da questa ferrovia la cui prima progettazione risale alla seconda metà dell'Ottocento - l'idea di un recu-pero del tracciato in chiave turistica - specie dal punto di vista della mobilità sostenibile – è un cavallo di battaglia, fin dal periodo im-mediatamente seguente l'avvio della dismissione. Nei fatti, tuttavia, sembra non essere mai stata realmente avviata una concreta interlocuzione sul tema con la Regione ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gli

IL FUTURO

Dall'Ue 40 milioni ma come spenderli?

a conversione dell'Alcantara -Randazzo in pista ciclabile extra urbana di tipo turistico sarebbe facilmente realizzabile perché favorita dalla poca pendenza di questa ex ferrovia, oltre che per le località di grande pregio storico e naturalistico che riesce a collegare». La pensa così Giambattista Condorelli, ingegnere che nel 2004 ha firmato, assieme al collega Paolo Simon, ha realizzato lo studio sulla realizzazione in tutta la Sicilia di una rete di percorsi di mobilità non motorizzata. «Per intercettare le opportunità offerte dai finanziamenti dell'Europa per la ciclabilità c'è bisogno di molta più elasticità da parte della pubblica amministrazione», dice ancora Condorelli.

Uno stimolo decisivo, in tal senso, potrebbe arrivare dal redigendo disegno di legge sulla mobilità dolce, su cui lavora, al fianco della Commissione Ambiente dell'Ars, anche il coordinamento regionale della Fiab (Federazione italiana amici della bicicletta, aderente all'European Cyclists Federation, Ecf). Spiega Sabrina Gullo, coordinatrice siciliana Fiab: «È la Regione, prima ancora dei singoli Comuni, che deve cambiare registro per non perdere le opportunità offerte dalla programmazione dei fondi strutturali europei». Oltre a fondi non spesi derivanti dal passato ciclo di finanziamenti, sarebbero già in ballo gli oltre 40 milioni destinati all'Italia, secondo dati Ecf, nell'ambito dei fondi europei per la ciclabilità per gli anni 2014-2020. Come chiarisce Gullo, «L'obiettivo deve essere individuare con chiarezza i soggetti attuatori di progetti che riguardano soprattutto il recupero dei tracciati ferroviari abbandonati e la mobilità nelle grandi città della Sicilia».



PROGETTATA A MO' DI MARCIAPIEDE E CON LE GRIGLIE PER LO SCOLO DELLE ACQUE: INDAGA PURE LA DIGOS

Agrigento, a San Leone una «striscia» che lascia scontenti ciclisti e runners

uando, nel 2012, il Comune di Agrigento motivò la scelta di progettare una pista ciclabile che attraversasse viale Dune, striscia di asfalto che segue la costa e le spiagge della frazione balneare di San Leone, giustificò il tutto sostenendo che l'assenza di aree di sosta, di strade adeguate e di percorsi pedonali creava problemi soprattutto in estate.

Così il Municipio diede mandato per realizzare un'opera che, alla fine, ha ristretto la carreggiata di un paio di metri, eliminato alcune centinaia di parcheggi, fatto letteralmente «imbestialire» i titolari degli stabilimenti balneari e che, oggi, è rimasta incompleta e priva di col-

Con quasi mezzo milione di euro di fondi europei i tecnici comunali hanno progettato una struttura che, per molti, somigliava molto ad un marciapiede e che è stata oggetto, in fase di realizzazione, di furenti polemiche da parte delle associazioni civiche, degli imprenditori locali e degli stessi sportivi, che hanno contestato la tipologia di pavimentazione utilizzata (mattoni autobloccanti, che creano una superficie "ruvida" e che rischiano di "smontarsi" autonomamente con una certa semplicità), contestavano la presenza di griglie per il drenaggio delle acque piovane, l'eccessivo numero di scivoli per l'accesso alla spiaggia (che creano un effetto

"montagne russe") e soprattutto il

a rilievo rispetto alla sede stradale di una ventina di centimetri. Una scelta, quest'ultima, che i tecnici comunali hanno sempre giustificato con la necessità di impedire alle autovetture di parcheggiarsi sopra la corsia per le bici, ma che comporta il rischio di cadute rovinose. Vi è di più: la pista, infatti, non riguarda solo viale Dune, ma anche il lungomare Falcone e Borsellino, tratto più lontano dal mare ma luogo di "passeggio" cittadino. Qui niente struttura sopraelevata, ma una semplice segnaletica orizzontale, che però si interrompe bruscamente con il risultato che i ciclisti, per raggiungere il secondo tratto di pista dovrebbero caricarsi in "spalla" la bici e riprendere la "sella" sociapiede largo una ventina di centi-metri di un centinaio di metri.

Enormi, inoltre, sono stati i problemi per la viabilità, considerato che appunto la pista insiste in una zona intensamente trafficata in estate dove vi è già estrema penuria di aree di sosta non a pagamento e dove, da luglio a settembre, si riversano centi-

naia di bagnanti. Così alla fine più che una pista ciclabile è una pista "corribile", molto utilizzata dai runners (anche perché i marciapiedi son in gran parte in stato di degrado e abbandono) per quanto, ribadiamo, nessuno abbia mai effettuato il collaudo dell'opera né abbia segnalato che è sostanzialmente un cantiere ancora in opera.



LA PISTA CICLABILE DI SAN LEONE FINITA NELLA BUFERA

Anzi, della pista si è anche interessata la Digos di Agrigento, che a metà del 2014, ad opera completata, aveva prelevato alcuni atti dal Comune per verificare, verosimilmente, la corrispondenza tra il progetto originario e quanto costruito. In par-

ticolare, infatti, la pista manca di un lungo tratto in corrispondenza dell'accesso ad un'area attrezzata: una decina di metri in cui si interrompe bruscamente lasciando spazio all'asfalto (nemmeno colorato) e



Pedalando nella storia lungo il corso dell'Anapo

PAOLO MANGIAFICO

ono due le piste ciclabili nella zona tra Sortino e Ferla nel Siracusano. Una pista interessa la valle dell'Anapo, l'altra l'antico borgo tardo-romano di Giarranauti. Entrambe le piste sono gestite dall'Azienda Forestale. La pista lungo la valle dell'Anapo riguarda la «green way» ottenuta nel tratto dall'ex ferrovia Siracusa-Vizzini che va dal Fusco-Sortino a Giambra. Per chi sceglie questa pista, sarà possibile mettere in atto una passeggiata in bicicletta tra l'«alveare» costituito dalle oltre cinquemila grotticelle scavate nella roccia della necropoli di Pantalica e le acque dell'Anapo, magari soffermandosi in riva di uno dei laghetti che il fiume forma durante il suo tragitto. La pista Giarranauti riguarda il percorso che parte dalla strada che da Ferlache conduce alla riserva di Pantalica. L'inizio del percorso è indicato da un cartello. Al punto «A» per chi arriva con un mezzo motorizzata, 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 di-

versi 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.



[FUTURO E TECNOLOGIA]

he cosa è la città intelligente, come funziona, cosa è la cosidetta smart ■city. La città intelligente è – o dovrebbe essere – quella in cui i suoi abitanti, i suoi «utenti», abbiano la possibilità di sfruttare tutte le risorse ambientali e tecnologiche.

Ecco i dieci punti che rendono una città intelligente.

PARCHEGGI INTELLIGENTI. II dramma di ogni grande città: i parcheggi (che mancano sempre). Spesso i parcheggi pubblici non sono in grado di rispondere alle richieste della città: detur-

pano il paesaggio e hanno scarsi risultati funzionali. Una città intelligente deve invece essere dotata di «parcheggi intelligenti» situati all'esterno della città e ben collegati tramite il trasporto pubblico. Si tratta di luoghi in hub per la mobilità sostenibile, che riducono notevolmente il traffico in città e con esso l'inquinamento. La vostra città ce li ha?

BIOGAS DAI RIFIUTI. I rifiuti sono una risorsa. Una smart city deve essere in grado di recuperare il biogas dalle discariche cittadine per farlo diventare fonte di energia elettrica verde. Così si tagliano le emissioni di CO2 riducendo notevolmente l'inquinamento. E la vostra città lo fa?

Dal car sharing, al riciclo dei rifiuti da cui ricavare biofuel, fino alle tlc integrate per sapere in anticipo i flussi di traffico e risparmiare tempo, carburante e abbattere l'inquinamento

3 CAR SHARING. La condivisione della macchina tra amici, colleghi o anche sconosciuti, il cosidetto «car sharing» si fa attraverso portali web. È fondamentale in una smart city che si rispetti. In effetti, anche solo per raggiungere il posto di lavoro, è una soluzione efficiente sia dal punto di vista economico che ambientale. Tutte le città che vogliono essere ritenute «smart» devono avere siti web non solo globali ma anche locali e regionali, dove gli utenti possano offrire e usufruire di questo servizio in maniera sicu-

ra. Inoltre, una smart city deve sempre mettere a disposizione dei cittadini servizi di noleggi auto, meglio ancora se sono veicoli a basse emissioni ed ecologici, che siano ben collegati con le stazioni ferroviarie e gli aeroporti.

EDIFICI INTELLIGENTI. Una città veramente «smart» deve costruire immobili a basso impatto ambientale, meglio ancora certificati secondo gli standard di efficienza energetica. Questo perché gli immobili ad alta efficienza energetica consentono una riduzione dal 40 al 70 per cento della spesa per l'acqua e tagliano le emissione di CO2 anche del fiuti fino al 90%. Tutto questo genera un ritorno sugli investimenti pari al 40% che si ammortizzano in meno di 5 anni. E non solo: riscaldare una casa a bassa efficienza energetica costa 10 volte in più rispetto ad una ad alta efficienza.

GESTIONE DELLE AREE VERDI Anche le aree verdi contribuiscono a rendere una città «smart». La gestione delle aree verdi più consigliata dovrebbe impiegare essenze autoctone per consentire l'integrazione ideale nell'am-

Quanto è «smart» la vostra città? Percorso in 10 tappe

I punti fermi: parcheggi on line e risparmio energetico



tutte le risorse ambientali e tecnologiche

biente circostante e diminuire al minimo le esigenze idriche.

6 ENERGIA RINNOVABILE Il sesto fattore in assoluto di cui una città intelligente non può fare a meno è l'energia rinnovabile. Le «smart cities» devono obbligatoriamente diminuire la diesterne. L'energia pulita deve essere sfruttata anche all'interno del centro urbano, coprendo la maggior parte del proprio fabbisogno energetico.

TLC DIGITALI Se tutti gli smartphone ed i tablet fossero dotati di apposite applicazioni per il controllo e la gestione anticipata del traffico cittadino, dei percorsi da eseguire e della disponibilità dei parcheggi, le emissioni di CO2 dovute all'inquinamento automobilistico sarebbero molto più basse, e si

eviterebbero le code. Per questo motivo, quanto maggiore sia il numero di cittadini che gestiscono traffico e parcheggi, ma anche la raccolta differenziata, l'efficienza e i consumi energetici tramite un'app, più intelligente sarà la città in questione.

FFFICIENZA GRAZIF AI WER Questo è un punto in stretta relazione con quello appena menzionato. Una smart city deve avere molteplici «cervelli» informatici, capaci di monitorare in tempo reale i consumi energetici per ridurre gli sprechi e migliorare l'efficienza energetica di ogni abitazione.

Nel settore dell'edilizia, ad esempio, questo sistema informatico consente di efficientare al massimo l'energia elettrica impiegata, per riscaldare unicamente le aree effettivamente occupate, spegnere le luci quando non sono in utilizzo o gestire la temperatura interna di ogni stanza a seconda delle preferenze dell'u-

PARCHEGGIO ONLINE. Tutto ciò che si può gestire in anticipo è «smart». Se fosse possibile prenotare il posto auto già da casa tramite internet, si mentalmente, l'inquinamento calerebbe in maniera evidente.

10 IMPEGNO CONDIVISO. Tutto questo è però impossibile senza l'impegno di tutti i cittadini: senza un impegno condiviso è impossibile parlare di una smart city. Si tratta di alternative che richiedono un minimo di sacrificio e un certo grado di rinuncia. Tuttavia, si tratta di un impegno che si trasforma in benessere molto velocemente, migliorando la qualità di vita di tutti i cittadini. **A CATANIA**

Si comincia monitorando il traffico

i chiama «sistema automatico di rilevamento statistico del traffico» ed è dotato di «impianti contaveicoli» che sono stati collocati nei principali punti d'accesso e uscita della città. È i veicoli che in un giorno feriale medio circolano in città sono circa quattrocentomila, un terzo dei quali provenienti dall'hinterland.

Si tratta dei primi numeri di un progetto dell'Università di Catania, realizzato con fondi comunitari, con cui è stato realizzato un laboratorio mobile per il monitoraggio del traffico in tempo reale, che sarà in grado tra un paio di mesi di fornire dati di rilievo scientifico per l'Ateneo, con utilità e svariate possibili applicazioni che verranno anche fornite al Comune per pianificare scelte su temi centrali quali viabilità, mobilità sostenibile, prevenzione dell'inquinamento at-

mosferico, servizi dei vigili urbani e manutenzione delle strade. Tecnologia per rendere la città più «intelligente» e un po' migliore, perché anche per Catania il futuro non può che andare verso una «smart city». Sulle strade di accesso e uscita da Catania sono stati installati una trentina di sensori, ciascuno dei quali dotato di una piccola scatola rettangolare e alimentato da pannello fotovoltaico, con un sistema basato su un radar in grado di leggere quanti e che tipo di veicoli transitano, e a quale velocità. «Il dato interes-

Il progetto dell'Università di Catania, realizzato con i fondi Ue, punta ad uno studio dei flussi di traffico cittadini che serviranno da base per le scelte del futuro

sante - ha spiegato il professor Giuseppe Inturri, che partecipa al progetto di cui è responsabile il professor Matteo Ignaccolo - è che da questi rilievi sarà ricavato un modello matematico in grado di stimare i flussi di traffico anche sulla rete stradale interna della città, risalendo ai punti da cui si originano gli spostamenti». Sarà dunque possibile monitorare il "comportamento" degli automobilisti, per elaborare informazioni utili per prevenire concentrazioni eccessive di smog e polveri sottili in una determinata ora su una precisa strada, che possono rendere necessario spostare dei flussi di traffico.

Un laboratorio sperimentale che fornirà delle informazioni che l'Università intende rendere disponibili anche all'Amt, e che potranno avere diverse applicazioni per la ricerca sulla mobilità sostenibile. «Speriamo che da questa attività di sperimentazione possa venire anche un servizio utile per la città - aggiunge il professor Inturri - è un laboratorio che abbiamo voluto potenziare perché possa essere il primo germe di un sistema più ampio, se pensiamo che per esempio Torino è oggi monitorata con tremila sensori».





[TRATTE FERRATE]

Da Palermo a Catania in treno a 200 all'ora

Il progetto per la Tav «light» in Sicilia: 5,2 miliardi e tempi di percorrenza di un'ora e 45 minuti anziché 3h e 20'

GIUSEPPE SCIBETTA

l «disastro» procurato dalla frana che di fatto ha danneggiato in maniera irrimediabile nei giorni scorsi il viadotto dell'Himera ed ha così stravolto tutto il traffico su gomma dell'isola che - inevitabilmente - continua a fare riferimento all'autostrada Palermo - Catania ha, adesso, costretto tutti i viaggiatori siciliani a porre l'attenzione sul «mondo» dei trasporti ferroviari al fine di potere usufruire dei servizi già assicurati da Trenitalia e delle opere che, a questo fine nei prossimi anni, andrà a realizzare Rete Ferroviaria Italiana.

Insomma in fatto di mobilità, con tutto quello che sta accadendo in Sicilia dove tra frane e viadotti che crollano diventa sempre più problematico spostarsi con gli automezzi, la speranza rimasta è quella assicurata sulle linee ferrate.

E, a questo proposito, rincuora il fatto che con il decreto «Sblocca Italia» verrà realizzata in Sicilia - con tempi prevedibili entro i prossimi quattro anni e con avvio dei lavori già nel prossimo mese di novembre quando è annunciata la "posa della prima pietra" per la costruzione del primo tratto Bicocca - Raddusa - l'Alta velocità «light"»sull'asse ferroviario Messina - Catania -Palermo e con due fermate aggiuntive che riguarderanno i capoluoghi di Enna e Caltanissetta Xirbi: notevolissimi i vantaggi, poichè, non appena il progetto che dovrebbe partire entro il 2015 verrà realizzato con il treno sarà possibile da Catania arrivare a Palermo in un'ora e 45 minuti, mentre attualmente lo stesso tragitto viene effettuato in tre ore e 20 minuti. In pratica lo stesso tempo che era necessario ancor prima dell'ultima guerra mondiale.

Un progetto che "riconosce" l'incidenza e il ruolo fondamentale che l'Alta velocità "light" (di solito un treno per essere definito ad alta velocità deve superare i 250 kmh, mentre nei tratti di percorrenza previsti in Sicilia solo in poche tratte sarà possibile superare i 200 kmh, ndr) avrà per lo sviluppo e la valorizzazione oltre che nelle città metropolitane come Palermo, Catania e Messina anche della zona che viene definita "provincia vasta" e cioè quella che coinvolge i territori di Caltanissetta (dove è programmata, a 4-5 chilometri dal capoluogo, in contrada "Noce" una

nuova stazione ferroviaria che andrà a sostituire quella attuale esistente a "Xirbi"), di Enna (con una nuova stazione che sorgerà ad Enna Bassa, a poca distanza da contrada "Baronessa", e dei paesi dell'Agrigentino.

Un progetto che – sostanzialmente – prevede il raddoppio della linea ferroviaria già esistente e ne ripercorre l'attuale tracciato e che avrebbe un costo prevedibile di cinque miliardi e 200 milioni di curo

Una scelta questa fatta dai componenti del Comitato di pilotaggio chiamati a decidere, nel novembre dello scorso anno, quale delle tre ipotesi progettuali realizzare. Le altre due - come si ricorderà - prevedevano delle opere abbastanza "ardite": la prima con la realizzazione sotto i monti delle Madonie di una galleria lunga quaranta chilometri tra Raddusa e Castelbuono che avrebbe avuto un costo nominale di quattro miliardi di euro e la seconda con una nuova galleria che da

La Tav siciliana, i cui lavori dovrebbero partire entro quest'anno ripercorre sostanzialmente l'attuale tratta che sarà però raddoppiata e consentirà di collegare le due città velocemente in treno prevedendo le sole fermate a Enna Bassa e a

Caltanissetta Xirbi

Raddusa prevedeva un collegamento sino ad Enna con un costo annunciato di quattro miliardi e 400 milioni di euro.

«Alla fine è stata fatta una scelta dettata dal buon senso - hanno sottolineato, quasi in coro, tutti i rappresentanti delle tre province interessate, e cioè Enna, Caltanissetta ed Agrigento - perchè una soluzione diversa da quella adottata avrebbe significato penalizzare fortemente e definitivamente lo sviluppo delle aree interne della Sicilia, dove vivono circa 800 mila persone. Con il decreto "Sblocca Italia" infatti verrà fatto un investimento non solo di carattere economico che difficilmente potrà essere ripetuto, per motivi diversi, nei prossimi 100-150 anni: non prevedere le soste a Enna e a Caltanissetta avrebbe significato condannare una zona così vasta della Sicilia ed i suoi abitanti ad un destino amaro ed ad un mancato sviluppo socio-economico che avrebbe potuto significare la "morte sicura per desertificazione" dell'intero territorio».

Intanto per la mobilità ferroviaria arrivano delle notizie confortanti da Palermo dove - a causa di tutto quello che sta avvenendo nella valle dell'Himera con il conseguente abbattimento dei due piloni che sorreggono in quel tratto l'autostrada - tra i rappresentanti della regione Siciliane ed i responsabili regionali di "Trenitalia" è stato deciso di anticipare il "piano" che era stato predisposto per la fine dell'anno e "partire" sin dal prossimo

mese di maggio quattordici treni diretti che faranno la spola tra Palermo e Catania, con sosta solamente nelle stazioni di Termini Imerese, Caltanissetta ed Enna. Un provvedimento questo che era stato programmato da Trenitalia alla fine dell'anno, in occasione del cambio degli orari dei treni, ma che è stato anticipato al fine di alleviare (almeno in parte) i disagi che i viaggiatori siciliani dovranno affrontare a causa dell'interruzione dell'autostrada a Himera, che, di fatto, ha tagliato a metà

LA STATISTICA

In calo i morti lungo i binari

l numero dei morti sui binari in Italia è in ca-lo: dai 62 del 2013 ai 61 nel 2014. Il valore è sostanzialmente allineato con la media dei principali paesi europei ed è inferiore al trend dell'Unione europea in generale. È quanto emerge dalla relazione 2014 sulla sicurezza ferroviaria dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. Anche il numero degli incidenti classificati come gravi rimane sostanzialmente in linea rispetto ai maggiori stati dell'Ue e al valore medio del periodo: lo scorso anno sono stati 114. Il volume complessivo di tutti gli incidenti (gravi e lievi) è in diminuzione. Tuttavia, non bisogna abbassare la guardia. La Relazione sulla sicurezza ferroviaria nel 2014 è stata presentata dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie alla Commissione Trasporti della Camera. Sulle 101 vittime (61 morti e 40 feriti gravi) registrate lo scorso anno, 88 sono i pedoni che hanno tenuto comportamenti indebiti in ambito ferroviario: 55 i casi di decesso per attraversamento dei binari a cui si aggiungono 33 feriti gravi. Gli altri possono essere riconducibili a problematiche legate agli aspetti tecnici, gestionali e manutentivi: tre operai investiti da un convoglio durante lavori in cantiere, due ferimenti gravi tra il personale delle imprese ferroviarie avvenuti in un urto contro una frana e in manovra. Sono passati dai 23 del 2013 ai 26 del 2014 gli incidenti gravi riconducibili a cause tecniche (come per esempio deragliamenti e collisioni). Aumenta il numero di quelli legati all'indebita esecuzione di procedure ferroviarie: l'errata applicazione di procedure di esercizio e manovra ha generato 7 incidenti gravi, rispetto ai 3 del 2013. In aumento anche le conseguenze del dissesto idrogeologico e dell'indebita resenza di veicoli stradali sulla sede ferroviaria. Diminuisce invece la componente legata alle cadute dei passeggeri da treni in movimento e alla scarsa o cattiva manutenzione: l'incidenza sugli incidenti gravi passa dall'8% del 2013 al 5% del 2014. Ma continua ad essere la causa del 20% degli incidenti (gravi e lievi) e del 27,5% di tutti gli eventi in ferrovia.



La Tav Siciliana passerà da Enna e Caltanissetta e unirà Palermo e

IL RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA LUNGO LA COSTA TIRRENICA RESTA UN SOGNO

in costruzione

in progettazione

Palermo e Messina, una «strozzatura» di 86 chilometri e 31 anni di battaglie

GIUSEPPE MOROSO

l raddoppio della linea ferroviaria Messina - Palermo, ancora oggi, dopo 31 anni dell'inizio dei lavori non è stata completata e presenta una strozzatura fra Patti nel Messinese e Castelbuono nel palermitano, tratta questa di 86 chilometri, il cui studio di fattibilità è già stato ultimato, quindi è necessario procedere al progetto definitivo.

Negli ultimi anni l'interesse per completare questa linea a raddoppio ferroviario era scemato, non si capisce bene per quale ragione; adesso sembra che le Ferrovie Italiane ci stiano ripensando e vorrebbero subito mandare in appalto queste opere. Con insistenza in base all'obiettivo Mediterraneo l'interesse principale delle Ferrovie si era spostato sull'asse Messina - Catania - Palermo, adesso sembra che qualcuno ci stia ripensando e vorrebbe dare priorità al, completamento della Messina - Palermo.

I lavori di questa importante opera di comunicazione a cavallo fra gli anni Ottanta ed anni Novanta furono al centro di grande attenzione nazionale per la mobilitazione portata avanti dai sindacati del settore delle costruzione degli edili aderenti a Cgil, Cisl e Uil e supportata da diverse amministrazioni comunali della fascia tirrenica che ci credevano nel completamento e che protestavano per i continui blocchi dei lavori per mancanza di finanziamenti che in quel periodo venivano sposati dal Sud verso il nord con enorme facilità e senza che la classe politica riuscisse a bloccare questo strano fenomeno. Intanto l'assessorato regionale al ter-

ritorio nel 1998 approvò definitivamente il tracciato ferroviario compreso fra Messina ed Acquedolci, ma improvvisamente «venuto meno l'interesse o forse gli "interessi" allora erano altri e così tutti i finanziamenti destinati per completare la Messina- Palermo furono destinati altrove. Sicuramente un'attenzione maggiore per questi lavori avrebbe portato il governo centrale e la Italferr a completare l'asse tirrenico. Il primo tronco a raddoppio ferroviario ad essere avviato era stato quello compreso fra S. Filippo del Mela e Terme Vigliatore dove in pochissimo tempo trovarono occupazione oltre mille lavoratori, non sono trascorsi nemmeno due anni che vennero fuori le prime grane in quanto il sindaco del tempo di Terme Vigliatore Giovanni Duci si oppose fermamente stendendosi sul vecchio tracciato al passag-

gio dei binari in mezzo alle case. I lavori vennero sospesi per parecchio tempo e qui la Italferr trovo l'attenuante per spostare i primi finanziamenti. Nel frattempo vennero avviati i lavori dello scavo del tunnel dei Peloritani e sarebbe stato questo il sicuro addio al vecchio tracciato dove i treni, a causa della forte salita erano costretti ad usare la doppia motrice per trainare i convogli.

Si scavava il foto dei Peloritani ma sul versante tirrenico le diatribe mandarono a casa oltre 500 lavoratori. Dopo una lunga vertenza, con scioperi, trattative ed incontri a livello regionale e nazionale i lavori vennero ripresi e, nel frattempo le Ferrovie pensarono bene di ridurre il, tracciato ad Alta velocità. Vennero si ripresi i lavori e finanziato il tratto fino a Patti, ma la Galleria Tindari venne ridotta drasticamente di diametro riduFu questo l'inconfutabile segnale che il raddoppio si sarebbe fermato a Patti era questo il primo campanello d'allarme che solo le organizzazioni sindacali capirono ed i lavoratori per protestare si murarono all'interno della galleria della Madonna Nera. Infatti i lavori non solo andavano a rilento, ma la ditta venne costretta a fermarsi in quanto la Italfer aveva deciso di rimodulare i lavori dentro il tunnel. Dopo dieci mesi i lavoratori arrabbiati per essersi trovati senza lavoro e senza salario decisero di passare all'azione forte e così, non solo ricevettero la cassa integrazione, ma ripresero subito i lavori. Venne finanziato un ultimo lotto fino a Patti stazione prima esclusa, successivamente riammessa ad un modesto finanziamento. Il doppio binario da S. Filippo del Mela fino Patti, completo



RADDOPPIO DELLA PALERMO MESSINA FONDAMENTALE

di impianti tecnologici venne aperto nel 2006, mentre nel 2009 venne completato il tratto compreso fra Torregrotta e Spadafora e, solo in quell'anno ufficialmente i treni hanno cominciato a transitare sul doppio bina-

Su versante Ionico i lavori del raddoppio hanno interessato solo la metro ferrovia per complessivi 15 chilometri che collega la città dello Stretto a Giampilieri. Il resto è buio fitto. Solo proclami.

Ritornando al mancato completamento della linea Messina - Palermo sarebbe il caso che i sindaci, i consiglieri comunali e la deputazione della fascia tirrenica compresa fra Patti e Castelbuono cominciassero a rimboccarsi le maniche e gridare a gran voce che il raddoppio Messina - Palermo non può e non deve restare una incompiuta. L'importante è quello di mettere da parte bandiere, stendardi e campanilismi vari. L'importante è crederci, perché la Sicilia non può privarsi di questa via indispensabile di comunicazione per collegare la città dello Stretto al capoluogo di regione. I tempi di percorrenza fra Patti e Messina, adesso che tutto il raddoppio è completato sono competitivi, infatti i treni ogni giorno sono pieni di pendolari. Stessa cosa sarebbe per raggiungere Palermo. Completare gli 86 chilometri di "buco" costerà sicuramente meno di andare a progettare e realizzare la tratta compresa fra Catania e Palermo ed i tempi di mandarla in gara sicuramente privilegiano quella tirrenica dove già le autorizzazioni in buona parte ci sono.



[TRATTE FERRATE]



La macchina del tempo viaggia sui trenini storici tra i Templi e il Barocco

Tra paesaggi mozzafiato e degustazioni: il turismo sui binari

realtà che si sta consolidando

Uno degli esempi più interessanti è quello tra Agrigento e Porto Empedocle, che, seguendo la vecchia linea ormai dismessa per Castelvetrano, attraversa la Valle dei Templi.

L'iniziativa è della Ferrovie Kaos, che ormai da 5 anni custodisce, dopo averla restaurata, la vecchia stazione di Porto Empedocle. Ed è proprio qui che proprio domani arriverà il Trenostorico siciliano in partenza da Palermo e organizzato dagli amici dell'associazione TrenoDoc. ù

«Abbiamo organizzato la prima edizione - racconta il Presidente di Ferrovie Kaos Pietro Fattori - tra mille difficoltà, nel mese di maggio del 2013. All'epoca la ferrovia dei templi era ancora sospesa a causa di numerose frane, e a Porto Empedocle non potevano arrivare treni di alcun genere. Pensammo, allora, per rivitalizzare la stazione (che per un biennio non è stata raggiunta da nessun mezzo ferroviario) ad un evento per consentire alle persone, numerose, che ci contattavano per informazioni sulle iniziative ferroviarie, di visitare almeno la storia area ferroviaria di Porto Empedocle C. le. Lavorammo giorno e notte per rendere l'impianto fruibile, ed RFI ci aiutò tantissimo. Il risultato finale fu nettamente superiore alle nostre stesse aspettative».

Al primo "Porte aperte" a Porto Empedocle C. le, infatti, parteciparono circa 1000 persone che, caso unico, raggiunsero la stazione con mezzo proprio o con bus: «Ci trovammo ad

trenini storici sono ormai una accogliere visitatori e turisti provenienti da tutta la Sicilia, recensori di TripAdvisor, blogger, amanti di ferrovie, semplici curiosi e tante famiglie. Tutti volevano scoprire le meraviglie di questa storica stazione e conoscere i progressi fatti nel suo graduale e difficile recupero. In occasione delle manifestazione del primo Porte aperte, abbiamo inaugurato il nostro primo carrello interamente restaurato a nostra cura e spese, un Fiat 500 degli anni 70». Adesso la linea ferroviaria dei templi è pienamente efficiente. E da Palermo giungerà un treno con almeno 500 turisti. In stazione a Porto Empedocle sarà possibile ammirare una collezione di carrelli da facchinaggio, risalenti a varie epoche, donata da RFI a Ferrovie Kaos. C'è anche una mostra fotografica sulla ferrovia empedoclina, mentre all'interno dei locali, sarà possibile visitare la Dirigenza di Movimento storica, recuperata interamente da Ferrovie Kaos, l'ufficio gestione passeggeri (con le antiche biglietterie), e la Sala d'attesa d'epoca.

La seconda edizione di "Porte aperte a Porto Empedocle Centrale" si svolgerà in una unica giornata, proprio domani dalle 9.30 alle 18.30.

«Sarà sicuramente un'altra giornata di festa - aggiunge Pietro Fattori – rispetto a due anni addietro, le cose sono profondamente cambiate. La linea ferroviaria è realmente rinata, grazie all'azione meritoria di Fondazione FS Italiane, e prossimamente sarà anche inaugurata la prima espansione delle rete siciliana negli ultimi decenni: il completamento della "rampa" per la

Cresciamo insieme a voi

stazione di Porto Empedocle Succursale, che dista poco meno di un chilometro dalla storica Centrale, nei pressi del porto. Con la riattivazione di questo scalo - storicamente a servizio della città di Porto Empedocle, ai tempi dello scartamento ridotto - si completa il lungo e difficile processo di riattivazione della ferrovia tra Agrigento e Porto Empedocle, coraggiosamente condotto da RFI su input della Fondazione FS Italiane».

Al trenino dei Templi si aggiunge il cosiddetto Treno del barocco, una sorscoperta dei tesori Unesco di Siracusa e Ragusa.

Un'idea nata qualche anno fa e che è stata sposata con entusiasmo dalle due ormai ex Province di Siracusa e Ragusa, dall'assessorato regionale ai Beni culturali e da quello all'Agricoltura, dai Comuni oltre che da alcuni partner privati. Si tratta di un collegamento ferroviario stagionale che prevede la partenza dalla stazione di Siracusa e una serie di soste nelle varie città barocche patrimonio dell'Unesco: Noto, Scicli, Modica e Ragusa. Il

oggi poco utilizzata ma che offre scorci di grande fascino tra i paesaggi della più bella Sicilia, tra il verde dei campi intarsiati dal dorato delle pietre dei muretti a secco. E, ancora, il blu del mare che trasforma il viaggio a bordo del trenino in un'esperienza

Meli/ Ferrovie Kaos e foto d'archivio)

indimenticabile. Non un collegamento veloce, il «Treno del barocco» rappresenta invece un'opportunità turistica che connota i vagoni quasi fossero piccoli musei itineranti. Le soste nelle varie stazioni, infatti, sono di lunga durata e grazie ai servizi organizzati dai vari Co-

muni che hanno scelto di partecipare all'iniziativa permettono al turistaviaggiatore di scoprire il centro storico per poi risalire sul proprio vagone e proseguire il viaggio verso la tappa successiva.

In passato è stata pure utilizzata una romantica locomotiva a vapore e persino carrozze d'epoca. Nel 2009 alcuni vagoni vennero allestiti a piccoli musei viaggianti. Il treno del barocco viaggia di solito nei mesi estivi, ogni domenica mattina, con partenza da Siracusa e rientro in serata. E si spera possa viaggiare ancora.

ta di viaggio sospeso nel tempo alla treno percorre una tratta ferroviaria



Un Vulcano di idee... fiere, congressi e grandi eventi

I trenini storici tra Agrigento e Porto Empedocle attraversano la Valle e quello del

Barocco permette di ammirare i paesaggi patrimonio dell'Unesco (Foto Roberto



Expò Mediterraneo, istituita all'interno del Sistema Confcommercio Catania Imprese per l'Italia nel 2000, ha lo scopo di promuovere diversi settori merceologici attraverso l'organizzazione di eventi fieristici, mostre ed esposizioni in genere. Oltre 2,500 imprese si sono avvicinate alle varie munifestazioni fieristiche che sono state organizzate in questi anni, dove ogni azienda espositrice ha avuto l'opportunità di mettere in mostra la propria immagine e l'offerta dei suoi servizi favorendo la crescita della propria attività e lo sviluppo del territorio siciliano.





fiora d'estate village

Sistema Confcommercio Imprese per l'Italia

Tel. +39 095 7310711 - info@expomediterranep.it

Via Mandrà, 8 - 95124 Catania







Presidente: Cav. Domenico Ambra-Responsabile generale: Giuseppe Rapisarda Segretoria: Divulla Giunta Progettazione: Luciano Nicolosi





[AEROPORTI]

Date a Fontanarossa la pista da 3.000 metri per farlo diventare grande

I sei scali siciliani: possono entrare in crisi di crescita

TONY ZERMO

e la Sicilia non avesse sei aeroporti (oltre a Catania, Palermo, Comisso e Trapani ci metto pure Pantelleria e Lampedusa) cinque milioni di residenti avrebbero grandi difficoltà ad andare in continente, data l'assenza di un servizio ferroviario e l'impraticabilità della Salerno-Reggio Calabria, l'autostrada dello scandalo. In sostanza dipendiamo in tutto e per tutto dagli aerei, al punto che si è perfino ipotizzata una rotta Palermo-Catania, sia pure della durata di 20 minuti, per superare la frana dell'autostrada Catania-Palermo.

L'aeroporto più affollato - e non è una novità - è quello catanese di Fontanarossa che fa sette milioni di passeggeri e macina record sulla tratta Catania-Roma. Tuttavia non sono tutte rose e fiori perché, mentre l'aeroporto di Palermo ha una pista sufficiente per i voli internazionali, infatti c'è un Palermo-New York, Fontanarossa ha una pista corta di 2.600 metri, mentre ne abbisogna una di almeno 3.000 metri.

Con molta superficialità qualcuno dice che anche Linate ha una pista corta, eppure fa 20 milioni di passeggeri. Vero, però i voli intercontinentali partono e arrivano da Malpensa. Eppoi la Lombardia può giostrare su questi due aeroporti, anzi su tre, visto che è molto arrivo anche lo scalo di Orio al Serio, mentre Fontanarossa che serve sette province siciliane su nove non ha altre alternative perché lo scalo di Comiso può servire a Fontanarossa in caso di cenere vulcanica che imponga la chiusura della pista, ma certo non è in grado ricevere i grandi aerei.



FONTAROSSA, LA PISTA

Qualcuno direbbe che tutto sommato non sarebbe un gran danno, visto il forte numero di passeggeri, e invece è un handicap gravissimo. Vi ricordiamo che di recente negli Emirati si è tenuta l'asta per i nuovi aerei e le compagnie degli sceicchi ne hanno comprato a bizzeffe di nuova generazione spendendo decine di miliardi di euro. Questo vuol dire che quando tra 4-5 anni entreranno in attività occuperanno le rotte del pianeta, ma non potranno atterrare a Catania. Per la precisione c'è da dire che potrebbero atterrare perché i serbatoi pesano meno a fine corsa, ma non potrebbero partire a pieno carico, cioè con il pieno di carburante.

Il progetto per la nuova pista c'è ed è anche innovativo, perché sarebbe l'unica pista ad avere una coda lievemente rialzata. Infatti è previsto l'abbassamento della linea ferrata per un tratto non lungo con la pista che ci passa di sopra e che alla fine si solleva lievemente. Quella attuale servirebbe per il rollaggio degli aerei e accelererebbe la movimentazione degli aerei. I soldi per la nuova pista - circa 120 milioni - li metterebbe la società di gestione Sac in autofinanziamento, ma lo spostamento e l'interramento della linea ferrata tocca alle Fs che da tempo evitano il problema forse perché, come al solito, non vogliono spendere risorse in Sicilia, genericamente ritenuta un «ramo secco». Per questa nuova pista si sono impe-

gnati politicamente il presidente della Regione Crocetta, il sindaco di Catania Enzo Bianco, la deputazione siciliana nel suo complesso, ma il governo e le Ferrovie fanno orecchie da mercante, anzi non precisano né le loro intenzioni e né i tempi. Dicevamo che è questione di soldi, ma a questo punto non vedo perché la Regione non debba bussare a Bruxelles. Fontanarossa per diventare un hub (e Vito Riggio, presidente dell'Enac, lo definisce «il casello d'ingresso in Europa») ha bisogno di questa pista. E non è solo per un capriccio, per mettersi una medaglia, perché la pista lunga significa potenziare il turismo. E siccome la Sicilia deve vivere di turismo la pista da 3.000 metri è fondamentale. Se dalla Cina o dagli Stati Uniti volessero atterrare a Catania, la Sac sarebbe costretta suo malgrado a dire di no, che non è possibile. Sarebbe pure umilian-





te per il quarto aeroporto d'Italia.

La Sac sta procedendo nel suo progetto della quotazione in Borsa, perché ci sono tanti lavori da fare ancora, pista compresa quando sarà, e non può avere risorse sufficienti per tutto. Ecco perché spera di trovarle in Borsa con la vendita di quote. L'investimento è accattivante perché l'aeroporto catanese è in continua crescita, e lo resterà per sempre a causa della lontananza geografica, ma la fase economica è ancora

negativa e quindi bisognerà vedere quali risultati verranno dalla Borsa di Milano.

Fontanarossa, nonostante sia l'aeroporto più affollato del Mezzogiorno, non era stato incluso dai burocrati dell'Unione europea tra gli scali strategici perché Catania con la sua provincia non ha una popolazione di un milione di abitanti, poi l'ex ministro Lupi ha rimediato mettendo lo scalo etneo tra quelli «strategici». L'aeroporto di Comiso fa avanti per la sua strada, ha superato i 300 mila passeggeri e si avvia al pareggio entro il 2017. E' un «gioiellino» che funziona bene, anche se avrebbe bisogno di spazi. Il presidente Crocetta ha messo in finanziaria due milioni di euro per il pagamento dei controllori di volo dell'Enav, che poi al prossimo turno passeranno a carico dello Stato. In sostanza strade e treni non funzionano, ma gli





[AEROPORTI]



Traffico aereo in aumento grazie all'Asia

Le previsioni da qui al 2032 sono univoche: gli scali siciliani possono intercettare le rotte tra Europa e Oriente

a Iata, la organizzazione internazionale delle compagnie aeree, ha archiviato il 2014 con una serie di dati positivi. Il traffico passeggeri a livello mondiale nel 2014 ha registrato infatti una crescita del 5,9% rispetto al 2013. La capacità di trasporto è aumentata del 5,6% con il risultato che il coefficiente di riempimento (load factor) è salito di 0,2 punti percentuali al 79,7%: significa che otto posti su dieci negli aerei sono stati venduti. Tutte le zone del mondo hanno registrato una crescita della domanda nel 2014 ma i risultati migliori riguardano i mercati emergenti dell'Asia-Pacifico e del Medio Oriente. In particolare il traffico aereo interno cinese è cresciuto di circa l'11% nel 2014 rispetto all'anno precedente.

«La domanda del traffico passeggeri è andata bene nel 2014 – ha affermato Tony Tyler, direttore generale e ceo della Iata –. Il 5,9% è la migliore performance media registrata negli ultimi dieci anni. I vettori del Medio Oriente hanno registrato una crescita a due cifre, mentre i risultati in Africa sono stati, anche se di poco, superiori rispetto ai livelli degli anni precedenti. Nel complesso si è registrato un record di 3,3 miliardi di passeggeri trasportati lo scorso anno, circa 170 milioni in più rispetto al 2013». Significativa anche la crescita del settore cargo: nel 2014 la domanda di trasporto merci via aereo è aumentata del 4,5% rispetto al 2013.

Anche la periodica analisi prospettica di Airbus - una delle due grandi costruttrici mondiali di aerei insieme alla Boeing - ha focalizzato il ruolo dell'Asia per i prossimi due decenni. Per fronteggiare una tale crescita serviranno - secondo Airbus - 29.220 nuovi aerei, con un investimento di circa 4,4 miliardi di dollari.

«Oggi in media un quinto della popolazione dei mercati emergenti prende almeno un volo all'anno e da qui al 2032 diventeranno almeno due su tre» ha dichiarato John Leahy, Chief Operating Officer at Airbus. Ma tra i paesi asiatici sarà il mercato indiano a primeggiare. La crescita annuale dell'India si attesterà ad un rateo annuale di 8.6%. Superiore al 6.1% della regione Asia - Pacifico ed al di sopra del 4.7% della media mondiale. Nei prossimi 20 anni, tuttavia, la crescita del traffico aereo europeo risulterà del 3.6% annuo mentre la quota mondiale del pas-

seggeri del Vecchio Continente calerà ancora, raggiungendo «solo» il 20% del totale. La maggior domanda di velivoli al 2032 secondo il Global Market Forecast di Airbus proverrà dalle aerolinee asiatiche con 10.940 nuovi aerei (sia passeggeri che cargo) per un ammontare di quasi 2 trilioni di dollari, pari al 37% di tutta la domanda mondiale. La flotta asiatica raddoppierà al 2032, passando dagli attuali 4.960 aeromobili a 12.130 e con l'avvicendamento di almeno 3.770 aerei in servizio. La flotta mondiale invece dagli attuali 17.740 aeromobili raddoppierà anch'essa per un totale di circa 36.650 aeromobili. Ma quali saranno i riflessi per la flotta italiana? Quale sarà l'apporto delle aerolinee del Belpaese - consociate e/o partecipate da majors internazionali e con quale ripercussioni sugli scali aerei italia-ni? Molto dipenderà soprattutto per la Sicilia dalla capacità di riuscire a inserirsi nelle rotte tra l'Europa e il Vicino ed Estremo Oriente. È una

5,9 % TRAFFICO AEREO. È la crescita del traffico aereo mondiale del 2014 rispetto all'anno precedente.

3,3 mld Passeggeri. Il numero dei passeggeri globale è stato di circa 3,3 miliardi, 170 milioni in più rispetto al 2013

50[?] **RITARDO MEDIO.** La media dei ritardi in aeroporto e in volo è in diminuzione, essendo passata da 5,4 minuti per volo nel '99 a 1,8 minuti nel 2011, a meno di un minuto nel 2013.

37,2 EFFICIENZA. Tra il 2009 e il 2014 i costi totali dei servizi di navigazione aerea si sono ridotti di 3,5 miliardi di euro (passando da 40,7 miliardi di euro a 37,2



analisi indispensabile per pianificare il Piano Nazionale degli Aeroporti al 2030 ma gli analisti, gli esperti dei Sistemi di Comunicazione ed Economia dei Trasporti del Belpaese non hanno an-

Il tutto mentre l'Ue discute ancora del cielo unico europeo, una iniziativa che sulla carta serve ad aumentare l'efficienza della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea median-

te la riduzione della frammentazione dello spazio aereo europeo.

L'iniziativa del cielo unico europeo è stata avviata nel 1999 con l'obiettivo di migliorare lo svolgimento delle attività di gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea attraverso una migliore integrazione dello spazio aereo europeo. I vantaggi attesi dell'iniziativa sono enormi: rispetto al 2004 il cielo unico europeo (una volta completato, intorno al 2030) potrebbe triplicare la capacità dello spazio aereo, dimezzare i costi dell'ATM, migliorare enormemente la sicurezza e ridurre del 10 % l'impatto del trasporto aereo sull'ambiente

L'iniziativa in questione è stata avviata in risposta ai ritardi connessi alla navigazione aerea, che in Europa hanno raggiunto l'apice verso la fine degli anni '90. È per sua natura «paneuropeo» e aperto ai paesi vicini, come evidenziato dall'importante ruolo svolto da Eurocontrol, l'Organizzazione per la sicurezza della navigazione aerea. Nella pratica, il cielo unico europeo dovrebbe ridurre i tempi di volo (grazie all'accorciamento delle tratte e alla diminuzione dei ritardi) e, conseguentemente, diminuire i costi dei voli e le emissioni degli aeromobili. La media dei ritardi in aeroporto e in volo è in diminuzione, essendo passata da 5,4 minuti per volo nel 1999 a 1,8 minuti nel 2011, per attestarsi a meno di un minuto nel 2013. Analogamente, anche il valore medio dell'estensione diretta orizzontale di crociera è in costante diminuzione, essendo passato dal 5,42 % del 2009 al 4,67 % del 2013 (ossia le rotte servite sono in media più lunghe del 4,67 % rispetto alla «rotta più diretta»). Per quanto concerne l'efficienza economica tra il 2009 e il 2014 i costi totali dei servizi di navigazione aerea si sono ridotti di 3,5 miliardi di euro (passando da 40,7 miliardi di euro a 37,2 miliardi).



Traffico aereo in soprattutto in

NONOSTANTE I CASI DELLA MALAYSIA AIRLINES, UN INCIDENTE OGNI 4,3 MILIONI DI TRATTE

Voli sempre più sicuri nonostante tutto La Iata: «Il 2014 è stato il miglior anno»

storia dell'aviazione commerciale dal punto di vista della sicurezza, nonostante i due disastri aerei di Malaysia Airlines con centinaia di morti. Lo ha riferito la Iata, l'associazione internazionale dei compagnie aeree. Secondo la Iata, anche se il numero di morti in incidenti aerei nel 2014 è stato più alto rispetto alla media degli ultimi anni, il numero totale di incidenti rispetto al numero di voli ha fatto registrare il minimo storico.

L'associazione diretta da Tony Tyler, che rappresenta circa 250 compagnie aeree, ha stabilito che lo scorso anno si sono verificati 12 incidenti mortali con 641 vittime, contro la media annua di 19 incidenti mortali con 517 vittime del quinquennio tra il 2009 e il 2013. Le statistiche di Iata non tengono con-

2014 è risultato il migliore nella 💮 to del disastro del volo MH17 Malaysia Airlines, abbattuto da un missile terraaria in Ucraina lo scorso giugno e quindi non classificato come incidente. Nel 2013 le vittime furono 2010 e una media di 517 negli ultimi cinque anni. La Iata ha sottolineato che nel 2014 ci sono stati due «eventi tragici e straordinari», che hanno coinvolto entrambi aerei della Malaysia Airlines: la tragedia in Ucraina e la scomparsa, un anno fa, del volo MH370 con 238 persone a bordo. Le vittime dell'aereo abbattuto sull'Ucraina non sono state conteggiate poiché il velivolo è stato colpito da artiglieria anti-aerea e quindi non si è trattato di un incidente. Nel complesso, nel 2014 il numero di incidenti è sceso a 12 rispetto ai 16 dell'anno precedente e ad una media quinquennale

di 19. L'anno scorso c'è stato un inci-

Ovviamente la sicurezza sul controllo del traffico aereo è sempre uno dei campi in cui la tecnologia sta facendo

passi da gigante. . Un progetto finanziato dall'Ue ad esempio ha sviluppato una nuova tecnologia per l'identificazione delle potenziali minacce e per il miglioramento della sicurezza dei cittadini contro gli attacchi terroristici. Si tratta di un sistema multisensore in grado di produrre mappe dettagliate in tre dimensioni (3D) dell'area sotto sorveglianza. Tramite l'analisi dei dati relativi alle informazioni provenienti da diversi settori, il sistema fornisce informazioni sulla natura degli aeromobili non cooperativi e sul livello di minaccia

che questi pongono. Il sistema si chiama ARGUS 3D ed glianza convenzionali a quelli di due sistemi basati su radar convenzionali. Analizza i dati ricevuti dai radar 3D di sorveglianza primaria per determinare l'altitudine di un aeromobile. Allo stesso tempo, una rete di sensori radar passivi consente di visualizzare i target da diversi punti di vista. La combinazione migliora la precisione con cui è determinata la posizione di un oggetto oltre all'ampiezza dell'area coperta, riducendo così i punti ciechi e aumentando la sicurezza in aree di particola-

Dai test realizzati in condizioni reali nell'area circostante Roma, i ricercatori hanno determinato la precisione con cui è possibile individuare la posizione di un aeromobile non cooperativo e dunque potenzialmente pericoloso.



LA SICUREZZA AL PRIMO POSTO NELLA RICERCA TECNOLOGICA

Nei casi analizzati da Argus 3D, la quota è stata stimata con una precisione fino a 300 metri. Analizzando i dati dei sensori di terra, anziché basarsi solo sui dati trasmessi dall'aeromobile, è inoltre possibile emettere allarmi con tempestività. Una volta individuata una minaccia, il sistema Argus 3D può assistere l'operatore

suggerendo la contromisura più efficace nell'area sotto sorveglianza. La strada verso l'applicazione negli spazi aerei delle zone di guerra e nel controllo del traffico navale è stata aperta, anche per il monitoraggio delle auto in spazi aperti. Queste applicazioni saranno senza dubbio analizzate nell'ambito di progetti futuri.



In calo la vendita di benzina, tiene il gasolio



consumi petroliferi italiani nel mese di marzo 2015 sono ammontati a poco meno di 4,9 milioni di tonnellate, con un aumento del 2,1% (+99.000 tonnellate) rispetto allo stesso mese del 2014.

I prodotti autotrazione, con un giorno di consegna in più, hanno rilevato le seguenti dinamiche: la benzina nel complesso ha mostrato un calo del 2% (-13.000 tonnellate) rispetto a marzo 2014, mentre il gasolio autotrazione una crescita del 4,7% (+89.000 tonnellate). A parità di giorni di consegna, la tendenza sarebbe stata di una diminuzione per la benzina del 6,5% e nessuna variazione per il gasolio.

In particolare, la domanda totale di carburanti (benzina + gasolio) nel mese di marzo è risultata pari a circa 2,6 milioni di tonnellate, di cui 0,6 milioni di tonnellate di benzina e 2 milioni di gasolio autotrazione, con una crescita del 3% (+76.000 tonnellate) rispetto allo stesso mese del 2014.

Nel mese considerato le immatricolazioni di autovetture nuove sono aumentate del 15,2%, con quelle diesel che hanno rappresentato il 56% del totale (era il 57,3% nel marzo 2014). Nel primo trimestre 2015, i consumi sono stati invece pari a circa 13,7 milioni di tonnellate, con un aumento dello 0,2% (+31.000

tonnellate) rispetto allo stesso periodo del

La benzina, nel periodo considerato, ha mostrato una flessione del 3,2% (-59.000 tonnellate), mentre il gasolio un rialzo del 3% (+160.000 tonnellate). Nei primi tre mesi del 2015 la somma dei soli carburanti (benzina + gasolio), pari a circa 7,3 milioni di tonnellate, evidenzia un aumento dell'1,4% (+101.000 tonnellate).

Nello stesso periodo le nuove immatricolazioni di autovetture sono risultate in crescita del 13,4%, con quelle diesel a coprire il 55,8% del totale (era il 56,1% nel trimestre 2014).





IL TUO PONTE SULLO STRETTO

acquista on-line su www.saisautolinee.it

COLLEGHIAMO LA SICILIA CON:

Marche, Abruzzo, Campania, Umbria, Toscana, Emilia Romagna, Liguria, Lombardia, Piemonte, Veneto.

La SAIS AUTOLINEE

è lieta di comunicare alla clientela, che

IL SERVIZIO DI COLLEGAMENTO TRA LA CITTÀ DI PALERMO E LA CITTÀ DI CATANIA CONTINUERÀ AD ESSERE ASSICURATO REGOLARMENTE CON 24 CORSE GIORNALIERE

sull'autostrada A19, con la variante autorizzata tra Tremonzelli e Scillato. La variante comporterà circa 30 minuti di maggiore tempo in percorrenza. Non appena sarà aperta nel mese di agosto la bretella così come assicurato dagli organi istituzionali, i tempi di percorrenza torneranno alla normalità.



Acquista On-Line i biglietti
per le autolinee:
PALERMO – A/19 – CATANIA
PALERMO – A/19 – A/20 – MESSINA

Sais Autolinee . . . "piacere di viaggiare"