

MONDO trasporti

SABATO 26 APRILE 2014

IL PUNTO**UN SISTEMA CHE CAMBIA****LILLO MICELI**

I sistemi dei trasporti in Sicilia, si sa, non è un modello di modernità né di efficienza. Eppure, addentrando nella redazione di questo inserto, abbiamo scoperto che molto sta cambiando, sia pure lentamente. Decine di cantieri attivi sia sul fronte di importanti lavori ferroviari che stradali ed autostradali. Lo stereotipo secondo cui la Sicilia avrebbe un sistema di trasporto che risale al Regno dei Borbone è superato. Benché molto resti da fare. E in fretta. Le parti del leone devono farla le imprese private. Non devono più attendere solo l'iniziativa del pubblico: l'Unione europea mette a disposizione 25 miliardi in sette anni, a chi avrà buone idee e volontà e capacità di tradurle in prodotti, sistemi, progetti per migliorare la mobilità territoriale. Bisogna attrezzarsi soprattutto per attrarre quella grande massa di turismo che dal Centro e Nord Europa si dirigeva verso i Paesi del Nord Africa (ora consigliati da tutte le Cancellerie a causa dell'instabilità politica destinata a durare anni) bypassando la nostra regione. E che la Sicilia possa svolgere un ruolo strategico nel Mediterraneo, lo dimostra lo sbarco, è il caso di dirlo, delle più importanti compagnie aeree europee, che hanno scelto gli aeroporti siciliani come loro base logistica. La crescita del numero di voli, in pochi mesi, nell'aeroporto di Comiso è uno degli indicatori che fanno ben sperare per il futuro. Però, non possiamo condannare i viaggiatori che scelgono la Sicilia per le loro vacanze a rimanere bloccati nell'area vicina all'aeroporto in cui sono sbarcati. Ecco perché è fondamentale la mobilità all'interno dell'Isola. Occorre offrire la possibilità a chi arriva all'aeroporto di Fontanarossa di visitare, oltre il distretto del Sud-Est, se lo desidera anche il Duomo di Monreale o la Cappella Palatina di Palazzo dei Normanni o la Valle dei Templi di Agrigento, oppure Erice. Per questo motivo, è di fondamentale importanza la velocizzazione della linea ferroviaria Palermo-Catania-Messina che dovrebbe consentire in 90 minuti di collegare le due maggiori città della Sicilia, Palermo e Catania. Nel frattempo, importanti lavori sono in fase di esecuzione sulla linea Palermo-Agrigento. Recuperare il gap infrastrutturale non sarà facile, ma è una scommessa alla quale non si può rinunciare. Anche sul fronte stradale e autostradale sono in corso lavori per la realizzazione di infrastrutture come il raddoppio della Catanissetta-Agrigento.

E, poi, i collegamenti marittimi con le isole minori: croce e delizia per turisti e residenti che devono fare i conti con flotte per anni, soprattutto quelle di proprietà pubblica, abbandonate al loro destino. I privati devono dimostrare di essere più capaci ed efficienti di manager pubblici che avevano solo il merito di appartenere a questa o quella cordata politica.

Con questo inserto, in realtà una maxi-interrogatorio, sulla mobilità in Sicilia si accendono i riflettori anche sui problemi del trasporto merci effettuato in gran parte su gomma. Sulle difficoltà che vivono le aziende del settore che, spesso e volentieri, vedono tornare dal Nord i loro Tir vuoti per mancanza di merci a causa della crisi che ancora attanaglia il Paese.

Ma il lettore troverà anche consigli utili per mantenere efficiente la propria auto, a cominciare dalla scelta degli pneumatici per affrontare lunghi viaggi nella stagione estiva ormai alle porte.

Buona lettura.



Dall'Ue 25 mld per le imprese siciliane Un'occasione che non si può perdere

italtrade
trasporti • depositi • spedizioni

Il tuo business multimodale

CONVENZIONATO CON REDI MULTISERVICE • CUSTODITO SENZA AL SICURO • SEGRETO PASSO Dopo PASSO

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

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

www.italtradetransporti.it
info@italtradetransporti.it





[L'INTERVISTA - I PIANI DELLA REGIONE]

LILLO MICELI

Lil gap infrastrutturale, ferroviario, stradale ed autostradale della Sicilia, rispetto alle regioni del resto d'Italia, non sarà facilmente colmabile. Però, negli ultimi anni sono stati compiuti, sul piano progettuale e fattuale, notevoli passi in avanti. Anche se ancora non si notano del tutto i progressi, si va verso un sensibile miglioramento della mobilità all'interno dell'Isola, puntando sull'ammodernamento del trasporto ferroviario, ma anche a quella delle due maggiori città siciliane, Palermo e Catania ed al rispettivo hinterland.

Uno sforzo che ha dovuto fare i conti con estenuanti lentezze burocratiche che hanno persino messo in forse la possibilità di utilizzare i fondi europei della programmazione 2007-2013, poiché la Commissione europea, ad un certo punto, ha qualificato come «aiuti di Stato» i finanziamenti pubblici destinati ad infrastrutture fondamentali, come la chiusura dell'anello ferroviario di Palermo, la Circumetnea di Catania o l'autostrada Catania-Ragusa, oppure l'agibilità per le grandi navi porta container del porto di Augusta.

Una serie di problematiche che il neo assessore alle Infrastrutture e Mobilità, Nico Torrisi, ha trovato sul proprio tavolo fin dal primo giorno del suo insediamento nella sede di via Leonardo da Vinci, a Palermo.

«Bisogna correre contro il tempo. Con il presidente Crocetta e gli assessori della Giunta compiremo ogni sforzo perché il traguardo sia raggiunto. Ma anche per i nuovi progetti»

Torri si, un s

istema di trasporti efficiente è di fondamentale importanza. I collegamenti all'interno della Sicilia necessitano di un radicale ammodernamento per consentire a chi sceglie di visitare la Sicilia di spostarsi agevolmente, anche verso le zone interne ricche di tradizioni e di paesini che vale la pena scoprire. Ma dobbiamo anche porci il problema del trasporto aereo e navale, con aeroporti e porti in grado di accogliere aerei sempre più capienti e le navi da crociera sempre più capienti. Non bisogna dimenticare neanche il trasporto delle merci, con aerei cargo in grado di fare arrivare i prodotti del nostro agroalimentare, sempre più apprezzato nel mondo, in poche ore sui mercati internazionali».

Una visione globale dei trasporti quella dell'assessore alle Infrastrutture e Mobilità, Nico Torrisi, che consentirà di affinare la strategia per fare compiere un ulteriore passo in avanti al miglioramento del sistema dei trasporti. Ben sapendo che proprio il suo assessorato è quello che ha avuto assegnate le maggiori risorse e, conseguentemente, è quello che entro il 31 dicembre del 2015 dovrà certificare la maggiore parte della spesa del Po Fesr 2007-2013. Un'opportunità che non può essere assolutamente persa, anche perché la pro-

«La Sicilia farà di tutto per recuperare il gap sulle infrastrutture»

L'assessore Torrisi: «Puntiamo ad una rete di trasporti efficiente»



IL GRAFICO SULLA NUOVA TRATTA CATANIA-PALERMO. NEL Riquadro L'ASSESSORE ALLA MOBILITÀ NICO TORRISI

grammazione europea 2014-2020, destina pochissime risorse alle infrastrutture. Ma ciò non significa che non si potranno più realizzare opere di fondamentale importanza, che altre regioni d'Italia hanno realizzato nel tempo. Infatti, grandi ed ambiziosi progetti, come la velocizzazione del collegamento ferroviario Palermo-Catania saranno finanziati con il Fondo sociale di coesione (ex Fas). Una scelta che risale al tempo in cui ministro della Coesione territoriale era Fabrizio Barca e poi Carlo Trigilia.

Ci si potrebbe chiedere: perché non utilizzare i fondi europei, visto e considerato che la Sicilia è sempre tra le regioni che rischiano il disimpegno automatico? Perché infrastrutture di questa portata vanno ben oltre il settennato della programmazione europea e, quindi, si rischierebbe di lasciare opere incompiute. E, poi, perché appunto la Commissione europea, guar-

dando alle regioni più evolute del Centro e Nord Europa, ha ritenuto che non sia più necessario realizzare nuove infrastrutture. Ma la Sicilia è l'estrema periferia meridionale del Vecchio Continente. La nuova programmazione europea, per quel che se ne sa, invece punta di più alla valorizzazione dei beni culturali, alla salvaguardia del paesaggio ed alla conoscenza, cioè l'alta formazione, con massicci finanziamenti nel campo delle tecnologie. L'assessore Torrisi, dunque, è costretto a saltare su una macchina già in corsa, con pochissimo tempo a disposizione per eventuali correzioni di rotta.

La spesa complessiva che fa capo all'assessore alle Infrastrutture e Mobilità, che si occupa anche di edilizia popolare e agevata, è pari ad 1.637.739.147,45 euro. Circa 430 milioni di euro riguardano interventi di riqualificazione urbana e interventi di edilizia sovvenzionata. Il resto,

circa 1 miliardo e 200 milioni di euro, invece, è destinato alle infrastrutture: alcune sono già avviate, altre sono già state appaltate, altre ancora in corso di finanziamento. Sono in fase di esecuzione, per esempio, i lavori per la velocizzazione della linea ferroviaria Palermo-Agrigento, per un importo di 102 milioni di euro. Per il tratto Oretto-Stazione Notarbartolo, il cosiddetto «nodo ferroviario di Palermo», sono stati stanziati circa 281 milioni di euro (i lavori sono in corso). Sempre a Palermo, per la chiusura dell'anello ferroviario, circa 73 milioni e 760 mila euro (l'opera è già appaltata, i cantieri dovrebbero partire fra qualche mese). A buon punto, nel capoluogo siciliano, sono anche i lavori per la realizzazione di 3 linee tranviarie, circa 88 milioni di euro. Per il prolungamento della tratta metropolitana della Circumetnea, già in avanzata

fase di esecuzione, è previsto un finanziamento di oltre 118 milioni di euro.

Per quanto riguarda l'ammodernamento della rete stradale, l'opera in esecuzione più importante è certamente il raddoppio della Caltanissetta-Agrigento: sono già stati aperti al traffico i primi 24 chilometri, ulteriori 5 saranno utilizzabili tra breve. Per il completamento si attende l'approvazione di una variante suppletiva. Il finanziamento è di circa 327 milioni di euro.

Di recente, come è noto, sono stati appaltati i lotti 6, 7 e 8 della Siracusa-Gela (tratto Rosolini-Modica), per un importo di 166 milioni e 500 mila euro circa. I cantieri sarebbero sul punto di essere aperti. Per migliorare le infrastrutture dei porti di Porto Empedocle, Porto Palo di Menfi e di Sant'Agata di Militello sono previsti 4 milioni di euro, in corso di finanziamento. Per l'Interporto di Termini Imerese, è prevista una spesa complessiva di 49 milioni 330 mila euro. Opera che rientrerà nella programmazione 2014-2020. La partecipazione della Regione è stimata intorno ai 14,5 milioni di euro.

Con la realizzazione di queste opere, il sistema dei trasporti siciliano è destinato a migliorare, ma per raggiungere un livello medio occorreranno ulteriori massicci finanziamenti.

«Mi rendo conto - ha aggiunto l'assessore Nico Torrisi - che bisogna correre contro il tempo. Con il presidente Crocetta e gli assessori della giunta, compiremo ogni sforzo perché il traguardo venga raggiunto. Ma anche per mettere in campo nuovi progetti».

Certamente, uno dei progetti più ambiziosi la velocizzazione della linea ferroviaria Palermo-Catania-Messina. La Regione, nel febbraio del 2013, ha sottoscritto con il ministero della Coesione territoriale, quello delle Infrastrutture e le Ferrovie dello Stato, il Contratto istituzionale di sviluppo (Cis) che prevede un monitoraggio periodico degli impegni assunti ed a rimuovere gli ostacoli che dovranno sorgere durante la realizzazione degli interventi, accettando, in caso di inerzia, ritardo o inadempimenti accertate, le misure sanzionatorie previste dallo stesso Cis. Uno strumento che ha l'obiettivo di realizzare le opere entro i termini prestabiliti. Sono previsti 5 macro-interventi per un totale di 14 opere, per le quali, a fronte di un costo di 5.106 milioni di euro, sono già disponibili 2.426 milioni di euro.

Sulla linea Catania-Messina è prevista la progettazione del raddoppio della tratta Giampilieri-Fiumefreddo. Per quanto riguarda il nodo di Catania, è previsto l'interramento della stazione centrale e, dopo la richiesta dell'amministrazione del capoluogo etneo, un unico lotto interrato da Catania centrale ed Aquicella. Il costo previsto è di circa 600 milioni di euro a fronte di una copertura finanziaria sul Cis di 124 milioni di euro. Per le risorse aggiuntive, si attendono le decisioni del ministero dello Sviluppo economico.

Sulla linea Catania-Palermo è previsto il raddoppio dei binari nelle tratte Bicocca-Motta-Catenanuova e Catenanuova-Radusa-Agira. Quest'ultima tratta dovrebbe rientrare nella programmazione europea 2014-2020.

Sulla Catania-Palermo è previsto il raddoppio dei binari nelle tratte Bicocca-Motta-Catenanuova e Catenanuova-Radusa-Agira. Quest'ultima dovrebbe rientrare nella nuova programmazione ue

LE OPERE FINANZIATE



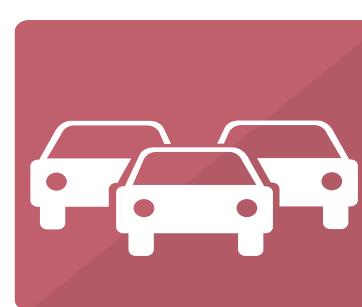
Interventi sulla rete ferroviaria

383.181.774,00



Interventi sul tpl di massa e guida vincolata

279.866.910,78



Interventi nel settore stradale

493.357.561,44



Settore delle infrastrutture marittime/portuali

53.330.000,00

P&G Infograph

[ULTRASPORTI SICILIA - IX CONGRESSO "CAMBIARE PER CRESCERE"]



Un salutare rivolgimento. È quello di cui il sistema Italia ha bisogno in questo momento storico. E' fondamentale che gli italiani - siano essi imprenditori o lavoratori - abbandonino la loro mentalità conservatrice, per puntare esclusivamente in direzione di un totale rinnovamento. Questo dovrà poggiare le sue fondamenta, innanzitutto, sulla maggiore capacità di produrre reddito, ma anche sull'esigenza d'innovazione, sulle liberalizzazioni, sulla riforma dello stato sociale e, non ultimo, sul ritorno al lavoro come valore fondante di una nuova Europa solidale, coesa, prospera.

I sindacati confederali - la Uil, prima degli altri - dovranno cambiare pelle, affrontare il guado della trasformazione che avrà fieri oppositori all'interno e all'esterno, ma da questa mutazione dipenderanno i destini delle prossime generazioni.

Rinnovare il sindacato

Senza un movimento dei lavoratori forte e organizzato l'Italia non andrà da nessuna parte, così come non sputnerà la strada che vede gli imprenditori, i commercianti, gli artigiani in ordine sparso a lucrare sulla precarietà dei lavori e su interventi di speculazione finanziaria. In Italia - e in Sicilia in particolare - vi è un gran bisogno di sindacati, di associazioni di imprese, di volontariato, di coesione sociale, per recuperare anni di deserto clientelare, di cultura mafiosa, di assenza di meritocrazia.

Dunque, «Cambiare per crescere» è il manifesto del IX congresso Ultrasporti Sicilia, convocato nei giorni 25 e 26 giugno prossimi, presso l'hotel village Città del Mare a Terrasini, in provincia di Palermo. Centosedici delegati provenienti dalle nove province siciliane, da 78 aziende e da sei settori (ferrovieri, autotrasporti, ausiliari del traffico, portuali, marittimi e trasporto aereo), per 77 contratti collettivi nazionali gestiti dalla Ultrasporti.

Dal trasporto, in Sicilia, dipenderà la possibilità di lasciare alle spalle la recessione e di avviare nuove strade che portino allo sviluppo.

Le nuove linee strategiche

Il ruolo della Ultrasporti è cruciale, sia sul versante delle linee strategiche da sviluppare nell'Isola nel confronto con la Regione e con le associazioni di trasporto pubbliche e private, sia - sulla sponda nazionale - dove è necessario recuperare attenzione e investimenti per la Sicilia.

Pretenderemo una decisa inversione di tendenza di Rete Ferroviaria Italiana nel più breve tempo possibile, e che questa sia operata attraverso investimenti significativi che diano alle due dorsali ferroviarie di Siracusa-Catania-Messina e Palermo-Messina linee a doppio binario efficienti e veloci. Volendo affondare il coltello, sarà indispensabile che i finanziamenti, che da oltre vent'anni hanno preso la strada del Nord, tornino velocemente al Sud. In funzione di ciò, la Ultrasporti Sicilia dedicherà gran parte del suo congresso al tema della nuova questione meridionale: il perenne sottosviluppo della regione, dal quale si uscirà cambiando, ammodernando e investendo.

Il cambiamento riguarda le linee strategiche della Ultrasporti, la radicale riforma della pubblica amministrazione e la quantità e la qualità degli investimenti pubblici e

La sfida della crescita: «I lavoratori partecipano alla guida delle imprese»

La Ultrasporti: «Patto per l'aumento della produttività»



privati.

Se la Ultrasporti non fosse capace di mettere in discussione se stessa, non potrebbe pretendere che il cambiamento investa le imprese, la Regione e la pubblica amministrazione.

Il Patto per la produttività

Dunque, una scelta radicalmente nuova seguirà la strategia del sindacato dei cittadini: proporre il Patto per l'aumento della produttività alle aziende pubbliche e private. La maggiore ricchezza andrà ripartita tra lavoratori e azienda, consentendo ai primi aumenti del proprio salario non più rinvocabili e agli imprenditori maggiori guadagni, assieme alla responsabilità di investimenti e ammodernamenti che rendano le imprese più competitive.

In Sicilia, in particolare, la strutturazione di alcune società di trasporto necessita di nuovi modelli di governo. Basta metodi cliente-

latori, stop allo scambio - oggi in atto - tra consenso politico e lassismo aziendale a fronte di stipendi garantiti.

Coinvolgere i lavoratori nell'operato delle imprese

Soltanto il coinvolgimento diretto dei lavoratori nell'operato dell'impresa può essere veicolo di profondo cambiamento. A beneficiarne sarebbero tutti e come conseguenza si avrebbe la crescita dei rendimenti, dell'efficienza, della resa e della professionalità. La partecipazione è l'unico strumento che può mettere a contatto diretto imprenditore, amministratori e lavoratori, che - sedendo assieme nei consigli d'amministrazione, pur con una netta distinzione dei ruoli e delle funzioni, ma pur sempre con le rispettive responsabilità - potranno mutare in maniera decisiva le relazioni all'interno di ciascuna azienda. Il destino di questa sarà, così, strettamente legato a quello di imprenditori e la-

voratori, in una prospettiva completamente diversa dal passato. Chiunque volesse obiettare che si tratta di puro consociativismo sbaglierebbe, perché - al contrario - la partecipazione dei sindacati agli organismi di decisione dell'azienda è l'unico modo per valorizzare il lavoro e gli investimenti degli imprenditori, coinvolgendo i lavoratori agli obiettivi d'impresa. Se il singolo dipendente è la vera ricchezza dell'azienda, è interesse dell'imprenditore curare e coinvolgere al massimo grado possibile il lavoratore nei progetti, nei traguardi e negli accordi.

Bisognerà anche sottolineare quali siano i tratti distintivi del buon dipendente: chi collabora con totale disponibilità agli obiettivi aziendali, chi si aggiorna professionalmente, chi incrementa il proprio impegno in funzione delle esigenze del luogo in cui lavora, chi evita qualsiasi assenza pretestosa e nociva alla produzione. La contropartita è conveniente per tutti: salari più alti e aggior-

namenti continui, in funzione della professionalità e della resa.

Non si deve risparmiare sulla manodopera

Il discorso che riguarda l'impresa è altrettanto impegnativo, tanto quello che la Uil al XVI congresso e la Ultrasporti al IX dovranno svolgere e trasmettere nei luoghi di lavoro. Risparmiare sulla manodopera, anche sul manufatto, è una distorsione soltanto italiana, giacché il lavoratore è il vero e unico patrimonio dell'azienda, insieme alla clientela. Soltanto per questa ragione, cura e investimenti dell'imprenditore dovrebbero andare nella duplice direzione di mantenere alta la retribuzione e la professionalità del proprio dipendente, per fornire al cliente un prodotto di qualità. Spesso non è così. Incontriamo sempre più spesso lavoratori precari, impiegati a singhiozzo o, peggio, brutalizzati sul piano delle prestazioni e umiliati al momento della retribuzione. Così - è bene sottolinearlo - non si andrà da nessuna parte, se non verso l'inferno del sottosviluppo. Cancellare il rapporto di lavoro precario, ricorrere a contratti a tempo indeterminato, adottare vera flessibilità e contratti di libera consulenza, darà al mercato del lavoro italiano quel respiro che oggi manca.

Riformare la pubblica amministrazione

Infine, la riforma della pubblica amministrazione. Un atto ormai ineludibile: senza di essa non ci saranno investimenti, né potrà esserci etica del lavoro, dignità del lavoratore e una svolta per lo sviluppo.

Al IX congresso della Ultrasporti Sicilia, delegati, invitati e ospiti si confronteranno su tre temi fondamentali: Patto per l'aumento della produttività, Partecipazione dei lavoratori alle finalità delle imprese e Riforma del mercato del lavoro.



ANGELO MATTONE

«Cambiare per crescere» è - in ogni caso - un'indicazione rivolta prima all'interno e poi all'esterno. Sull'opzione della «Ultrasporti Futuro», termine con cui vorremmo indicare tutto il nuovo che ci aspetta dietro l'angolo, c'è una profonda mutazione del nostro modo di lavorare, la sintesi degli interessi dei lavoratori, delle lavoratrici, dei giovani senza lavoro, dei precari, dei disoccupati, delle donne dimenticate, che dovrà passare dentro la cruna della nostra quotidianità. Sarà questo il viatico che ci accompagnerà nel nostro lavoro.

Più spazio a giovani e donne

Avgemo, quindi, organismi decisionali aperti, composti in gran parte da delegati di base, rappresentanti sindacali d'azienda, e soprattutto donne - che saranno la nostra stella polare, ancora più e meglio di come è stato fino a oggi. Ricercheremo sempre più contatti con i giovani e con la nostra Ultemp, la categoria che si occupa dei precari, e con chi nella società, senza l'appoggio e la solidarietà dei sindacati confederali, sarebbe condannato all'emarginazione. Vogliamo tutti questo e ci battiamo ogni giorno per realizzarlo, perché crediamo che sia possibile in Sicilia, come in Italia, costruire una società più giusta, più equa, più libera dalla corruzione e dalla mafia.



Ultrasporti Catania
Segretario Armando Alibrandi
Via Etnea, 501 - 95125 Catania
Tel./Fax 095 449653
ultrasporti@virgilio.it

Ultrasporti Agrigento
Segretario Nino Stella
Via P. Mattarella 115 - 92100 Agrigento
Tel: 0922 401338 Fax 0922 24196
csaprigento@uil.it

Ultrasporti Ragusa
Segretario Antonio Sebellini
Via Roma, 216 - 97100 Ragusa
Tel: 0932 624653 Fax 0932 228437
cspragusa@uil.it

Ultrasporti Caltanissetta
Segretario Carlo Messina
Piazza Roma, s/n
Tel. 0934 22164 - 0934 565870

Ultrasporti Siracusa
Segretario Enzo Rossitto
Via Arsenale, 38/c - 96100 Siracusa
Tel 0931 21851
capsiracusa@uil.it

Ultrasporti Enna
Segretario Giovanni La Porta
Via S. Agata, 52 / 94100 Enna
Tel. 0935 500518 Fax 0935 500521
cspenna@uil.it

Ultrasporti Trapani
Segretario Roberto Giacalone
Via Nausica, 53 - 91100 Trapani
Telef. 0923 23107 Fax 0923 872590
csptrapani@uil.it





[INFRASTRUTTURE - PROGRAMMAZIONE E RISORSE]

Scure dell'Unione europea dimezzati i finanziamenti per l'«Obiettivo Tematico 7»

2014-2020: da 1,2 mld del Fesr 2007-2013 si passerà a 637 mln

DAVIDE GUARCELLO

Si dimezzano i fondi Ue della nuova programmazione 2014-2020, destinati alla Sicilia per il cosiddetto «Obiettivo Tematico 7», ovvero quello relativo alla Mobilità sostenibile di persone e merci, «promuovendo sistemi di trasporto sostenibili ed eliminando le strozzature nelle principali infrastrutture di rete».

Da 1,2 miliardi del Fesr 2007-2013 si passerà (per quella voce) a circa 637 milioni di euro. «Una goccia nel mare», secondo il direttore generale del dipartimento alle Infrastrutture, Giovanni Arnone, a fronte dei numerosi interventi necessari nel territorio per la viabilità. «Siamo ancora solo alle battute preliminari della nuova programmazione comunitaria 2014-2020. Tuttavia - ha spiegato - sappiamo già che sul settore stradale ci verrà assegnato poco o nulla, poiché l'Unione Europea ci ha detto chiaramente il suo "no". La nuova programmazione comunitaria, infatti, punta e predilige altre modalità di trasporto, soprattutto ferroviario, marittimo e aeroportuale e dei veicoli ecocompatibili. È vero che i soldi per l'Obiettivo 7 sono dimezzati, ma è anche vero che nel Fesr 2007-13 la cifra (1,2 miliardi, ndr) includeva anche progetti stradali e per la viabilità».

Ovviamente, la Regione «non abbandonerà le carte dei numerosi progetti stradali in attesa di fondi. Basti pensare, ad esempio al secondo lotto della SS Agrigento-Caltanissetta, o alla Siracusa-Gela per cui abbiamo

già finanziato i lotti 6-7-8); o ancora alla Nord-Sud (Mistretta-Gela). È molto importante completare questa grande infrastruttura che collegherà i due versanti opposti dell'Isola. Certo - ha detto Arnone - io penso che la Regione a questo punto dovrà chiedere altri fonti finanziarie, come i Fondi di Sviluppo e Coesione (FSC, gli ex FAS per intenderci, ndr), in modo da non sacrificare progetti viari importanti».

I 637 milioni dell'Obiettivo 7 andranno ripartiti dunque, tra ferrovie, porti ed aeroporti. Sulle ferrovie, saranno inserite nella nuova programmazione comunitaria, probabilmente: «il 2° lotto dell'anello ferroviario di Palermo (nella foto accanto), da piazza Politeama a Malaspina (costo complessivo di circa 90 milioni di euro); la tratta "B" del passante ferroviario di Palermo, già partita a gennaio di quest'anno senza fondi Ue, (in modo da liberare le risorse attuali e destinarle ad altri progetti); la Palermo-Agrigento; la Agrigento-Porto Empedocle; la Gela-Comiso; e i collegamenti ferroviari per gli aeroporti Trapani-Birgi e Catania-Fontanarossa, attualmente non serviti».

Sugli aeroporti, tramite l'Accordo di Programma, si inseriranno nella nuova programmazione alcuni interventi per collegare Trapani con Palermo, e Comiso con Fontanarossa. Investimenti importanti anche sui porti di alcuni Comuni siciliani. Un'altra voce strettamente legata agli investimenti sulle infrastrutture è l'«Obiettivo 4», ovvero l'Energia sostenibile e la qualità della vita («sostenere la



transizione verso un'economia a basso emissioni di carbonio in tutti i settori». Quindi, tutto ciò che attiene all'efficientamento dei veicoli e l'ecosostenibilità ambientale. A questa voce il 2014-20 assegnerà circa 900 milioni di euro; una cifra simile (circa 846 milioni) invece, per l'«Obiettivo 1», cioè «rafforzare ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione». L'Europa, quindi, ci avverte di inquinare di meno, mostrando più attenzione al rispetto dell'ambiente.

La voce che otterrà probabilmente i maggiori fondi (ben 1,6 miliardi di

euro) sarà l'«Obiettivo Tematico 3», cioè la promozione della competitività dei sistemi produttivi. In pratica gli incentivi destinati alle pmi, alle startup, alla pesca, all'agricoltura e agli altri settori produttivi dell'Isola. Riepilogando, si può dire che alla Sicilia verrà assegnato un budget complessivo di circa 6 miliardi e 860 milioni di euro, con appena un 10% destinato al settore della Mobilità. Dei 4,3 miliardi di euro che la Sicilia aveva a disposizione per la vecchia programmazione Fesr 2007/2013 resterebbero da spendere e rendicontare.

La priorità, dunque, adesso è di spen-



PENALIZZATI I FONDI PER LE INFRASTRUTTURE VIARIE

Stop ai fondi per le infrastrutture viarie. La nuova programmazione comunitaria 2014-20 assegnerà poco o nulla alla Sicilia. Se nel Fesr 2007-13 i progetti stradali erano inseriti nell'«Obiettivo tematico 7» per un importo di 1,2 miliardi di euro, adesso, invece, spetterà «appena» il 50% della risorse, e quasi tutte destinate a ferrovie, porti ed aeroporti. L'Ue infatti punterà molto sugli obiettivi ambientali-energetici e sulla promozione della competitività dei sistemi produttivi. In totale, dalla nuova programmazione 2014-20, dovrebbero arrivare in Sicilia circa 6,8 miliardi di fondi Ue.

dere tutti i fondi a nostra disposizione, evitando di perderli o di doverli restituire a Bruxelles. Allo stesso tempo la Regione dovrà accelerare la spesa, riducendo le pastoie burocratiche che hanno rallentato finora l'avvio di molti appalti e cantieri. Non a caso, il settore edile è quello che ha più pagato il prezzo della crisi. L'Ance Sicilia, infatti, più volte è scesa in piazza nelle varie province siciliane, sottolineando la necessità di accelerare la spesa e far ripartire l'economia dell'Isola sfruttando al massimo i fondi europei.

DI RECENTE LA REGIONE HA CONSEGNATO AL MINISTERO IL «VOLUMINOSO» CARTEGGIO DI OPERE PUBBLICHE

Il grande libro delle incompiute ben 152 i cantieri da completare

10 fermate da via Oretto a Notarbartolo. Il budget ammontava a 832 milioni, ma oggi i costi sono lievitati a circa 1 miliardo. Durata dei lavori stimata: 5 anni. Il sindaco Orlando ha più volte ribadito di avere «già a disposizione 600 milioni messi dal Governo nazionale. Occorre poi il cofinanziamento regionale (circa il 20%), più un altro 20% fornito dai privati in project financing». Ma l'incompiuta simbolo dello spreco a Palermo è certamente il raccordo autostradale di Brancaccio sulla A19 Palermo-Catania, immortalati più volte anche dalle telecamere di «Striscia La Notizia»

con i servizi di Stefania Petyx e del suo fedele bassotto. L'opera - fondamentale per snellire il traffico - fu appaltata nel lontano 2002 alla «Demoter», ma si arenò con la rescissione del contratto per «presunte infiltrazioni mafiose», rilevate dalla Prefettura di Messina e rivelatesi poi infondate. Dopo 12 anni restano così 4 bretele da ultimare: 2 lato mare - quasi pronte, visibili dall'autostrada - per cui servono solo 1,89 mln e 5 mesi di lavori; mentre per le altre 2 (lato monte) servono 3,6 milioni e 9 mesi di lavori. Gli svincoli lato mare saranno ultimati, secondo le recenti dichiarazioni del Comune, dalla ditta che ha realizzato il vicino centro commerciale «Forum», come opere di urbanizzazione a scompoimento della vecchia convenzione; mentre quelli lato monte saranno ultimati dal Comune grazie anche ai fondi residui regionali (2,7 mln). «Tale copertura residua - precisano dalla Regione - sarà garantita una volta chiuso il vecchio procedimento amministrativo-finanziario con Demoter. La commissione di collaudo porterà intanto la documentazione tecnica al Genio civile che poi dovrà dare l'ok al nuovo progetto di completamento», curato dall'ingegnere Antonio Cangemi. Ma il censimento delle incompiute non riguarda solo Palermo. A Cammarata, in provincia di Agrigento, si attendono: la bretella di collegamento con la Sp 24 e la Sc Calcaro (1 mln); il tratto terminale della strada panoramica montana (359 mila euro); e il ripristino della strada Ponte Platani Borgo Regalbuci, colpita da una frana (2,5 mln). E ancora, fra le incompiute «più grosse»: il II lotto della strada di collegamento tra Alcara Li Fusi (Me) e la SS113 (21,9 mln di euro); a Mazzarone (Ct) la strada di collegamento tra il centro urbano e la Provinciale 114 (9 mln); il potenziamento delle infrastrutture viarie e servizi annessi relativi alla mobilità urbana del sistema metroferrovia Messina-Giampilieri (4,7 mln); a Torretta (Pa) la strada a monte dell'abitato (4 mln); o la sistemazione della strada litoranea tra l'abitato di Cinisi (Pa) e la zona turistica in contrada Maggagiari (1,2 mln). Insomma, un lungo elenco dei vari monumenti allo spreco disseminati per la Sicilia. Per completarli tutti e 152 occorrebbero ben 220 milioni di euro. Tuttavia, come spiega Fulvio Bellomo, dirigente dell'Ufficio Speciale di Coordinamento sulle incompiute, «questo elenco è solo un censimento di base che abbiamo dato al ministero. Entro il 30 giugno dovremmo stilare una graduatoria in base agli stati di avanzamento delle opere, secondo quanto prevede l'art. 4 del Regolamento del Min. n. 42 (del 13 marzo 2013, ndr). Sarà il primo anno che la redigeremo. Poi, il ministero finanziere il completamento delle incompiute inserite in questa graduatoria».

SANSONE (DIP. TECNICO): «MONITORAGGIO GARE CON IL "SISK" DELL'AUTORITÀ DI VIGILANZA»

È in arrivo in Sicilia un innovativo software che verrà fornito gratuitamente alla Regione dall'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici di lavoro, servizi e forniture. Il nuovo sistema informativo si chiama «Sisk» e, attraverso gli uffici del DRT (Dipartimento Regionale Tecnico), consentirà di monitorare passo dopo passo e in tempo reale l'intero ciclo di ogni gara pubblica nell'isola. In questo modo si blocceranno le irregolarità negli appalti. A rivelarlo è il Dirigente generale del DRT, Vincenzo Sansone: «L'utilizzo del nuovo sistema informativo - ha spiegato - consentirà un'analisi costante sull'andamento dello stato di ogni gara pubblica espletata nella nostra Regione al fine soprattutto di verificarne le criticità e consentire il loro superamento. Ogni qualvolta una gara pubblica subisce rallentamenti fuori dalla normalità sarà come se si accendesse un semaforo rosso, una specie di alert». Ma non solo questo. Il sistema consentirà una radiografia in tempo reale di quello che succede nel settore dei lavori pubblici in Sicilia in quanto permetterà di accedere a tutte le banche dati dell'Autorità (Inps, Prefetture, Ragioneria dello Stato, ecc.) e di effettuare verifiche incrociate con quelle in possesso (sistema Caronte, ragionerie degli assessorati, ecc.). Il «Sisk» per il monitoraggio degli appalti è il frutto del protocollo d'intesa che sarà firmato a breve tra l'Autorità di Vigilanza e il Dipartimento Regionale Tecnico. «Interrogando varie banche dati - ha sottolineato l'ingegnere Sansone - saremo nelle condizioni di incrociare le informazioni e quindi anche di verificare su appalti simili il comportamento delle imprese. Per esempio sulla fornitura del servizio di pulizia, quanto costa in un ospedale a Palermo e in uno a Catania. Insomma, avremo la capacità di verificare le incongruenze presenti, spesso sintomo di malaffare, e intervenire attraverso i nostri servizi ispettivi». Per ultimo, va ricordato che il nuovo sistema informativo, «a seguito di un'apposita convenzione con l'Antitrust in corso di ratifica, consentirà al DRT di monitorare gli appalti pubblici in merito a raggruppamenti di imprese e ad eventuali situazioni di monopolio sugli affidamenti di lavori pubblici, servizi e forniture. Un esempio: in queste prime fasi nelle quali i nostri tecnici si sono interfacciati coi tecnici dell'Autorità di Vigilanza, abbiamo riscontrato che circa il 20% degli affidamenti di lavori, servizi e forniture presenta una sola offerta evidenziando quindi una mancanza di concorrenzialità tra le imprese».

D.G.

LA CURIOSITÀ'

Gpl e metano, in Sicilia cresce il consumo di carburanti ecologici

(d. g.) L'Italia è il 5° paese al mondo per consumi di gpl; il 2° in Europa, dietro la Polonia. La prima regione in Italia è l'Emilia, mentre la Sicilia è 12ª in termini di mobilità sostenibile. Solo l'1% dei nuovi veicoli immatricolati è elettrico, ma si registra un +7% di auto a gpl. Nell'Isola, dunque, cresce la domanda di carburanti ecologici (gpl e metano) anche se manca ancora una vera rete di distributori. Solo 138 quelli che forniscono il gpl e appena 25 quelli abilitati al metano (7 a Catania, 5 a Messina, 4 a Ragusa, 3 a Palermo, 2 a Siracusa e Agrigento, 1 a Trapani e Caltanissetta, zero a Enna). «Ci sono ancora troppi pregiudizi. In Sicilia - disse Salvatore Piccolo, di Assogasliquidi - c'è stato un contingentamento nell'apertura di nuovi impianti. Un'occasione persa anche in termini di nuova occupazione». Dal 2008 al 2013, nell'isola l'incremento della rete è stato del 19% e il parco circolante di veicoli è aumentato del 41% (contro ad un 65% nazionale). Altre curiosità interessanti si ricavano dai dati forniti dalla Polizia Stradale. Su oltre 6.000 controlli sui pneumatici, emerge che la mancata omologazione delle gomme rimane ancora un dato allarmante: «oltre il 4,2% nella provincia di Caltanissetta, mentre - dicono da Assogomma - Palermo si attesta al 4,1%. La più virtuosa è Catania con lo 0,5%». Emerge poi, un'altra percentuale di pneumatici lisci, «con punte del 4,6% nel Ragusano e del 3,9% nel Palermitano. Più virtuose in tal senso Agrigento (1,3%) e Caltanissetta (1%)».

D.G.

[TRASPORTI - LA NUOVA PROGRAMMAZIONE EUROPEA]



MICHELE GUCCIONE

Una pioggia di miliardi, oltre 25 in sette anni, messi in palio dall'Unione europea per sviluppare il settore dei trasporti e della mobilità in chiave sostenibile, intelligente ed efficiente. Una posta consistente che le imprese siciliane potrebbero tentare di vincere non solo organizzandosi in rete con istituzioni pubbliche, università, centri di ricerca e partner privati di altri Paesi europei, ma anche accedendo a speciali fondi per le Pmi. Soprattutto, finanziamenti che potrebbe sommarsi a quelli nazionali e regionali, qualora Regione e Stato attivassero sinergie per il massimo sfruttamento delle risorse offerte dalla nuova programmazione europea.

Le imprese protagoniste

Non parliamo tanto dei classici fondi strutturali. Quelli sono già assegnati tramite la negoziazione con Stato e Regioni: si tratta solo di avere la capacità di spenderli. La vera opportunità da sfruttare è rappresentata dai programmi a gestione diretta, i cui budget vengono periodicamente e regolarmente messi a bando dalla Commissione europea e la cui gestione non passa attraverso la Regione. Poco utilizzati in Sicilia forse perché poco conosciuti, potrebbero sostenere l'attività di ricerca ed innovazione di istituzioni locali, municipalità, ma soprattutto di piccole e medie imprese singole o consorziate, che possono presentare progetti e ottenere direttamente i soldi per realizzarli, senza lungaggini o mediazioni burocratiche.

Domande a sportello o a bando, senza passare dalla Regione. Pace (Cnr): «Il nuovo «corridoio» Scandinavia-Mediterraneo finanzierebbe anche il Ponte, la Sicilia può ottenere un ripensamento»

I due principali programmi di finanziamento per i trasporti sono: il programma «Horizon 2020», destinato a finanziare attività di ricerca e di innovazione basato su tre priorità (eccellenza scientifica, competitività industriale, sfide sociali) che spaziano dalla ricerca di base alla commercializzazione di nuovi prodotti, con un budget totale di 80 miliardi per i prossimi sette anni (di cui quasi 10 potrebbero interessare tecnologie e sistemi per sviluppare i trasporti); il programma TEN-T (reti transeuropee dei trasporti) con la sua nuova iniziativa, la «Connecting Europe Facility» (CEF), che nei prossimi sette anni allocherà 25 miliardi (di cui 10 destinati ai paesi appartenenti al Fondo di Coesione) per lo sviluppo di nove grandi corridoi multimodali di trasporto.

«Nel quadro delle nuove linee guida del TEN-T, ed in particolare dei 9 "core network corridors" - spiega Giuseppe Pace, ricercatore del Cnr e docente di Trasporti e mobilità sostenibile all'Università di Gent - la Sicilia è nel Corridoio "Scandinavia-Mediterraneo", dove al momento appare con il completamento della rete ferroviaria Messina-Catania-Palermo e lo sviluppo dell'intermodalità nei porti di Palermo ed Augusta. Tuttavia, la governance del corridoio è ancora aperta - vi sono in corso studi di fattibilità per ciascun corridoio al riguardo - ed una fittava partecipazione siciliana, casomai integrata da sinergiche politiche regionali, potrebbe rinforzarne il ruolo all'interno del corridoio e meglio integrarla nella rete TEN-T. Finora, nel programma TEN-T della Sicilia si è parlato un po' poco: solo per la questione "Ponte sullo Stretto di Messina", per cui tra l'altro non è stato mai ri-

«Le Pmi dell'Isola puntino a 25 miliardi dell'Ue per progetti innovativi»

Si finanzianno nuovi prodotti e sistemi di mobilità «verde»



chiesto un finanziamento europeo, e per la connessione ferroviaria Catania-Aeropolo.

Come ottenere il finanziamento

Le piccole e medie imprese dell'Isola, dunque, siano pronte al fischio d'inizio. «Horizon 2020» contiene anche uno «Strumento per le pmi». C'è un capitolo specifico per i trasporti, che aiuta la piccola impresa a progettare, brevettare, industrializzare e commercializzare un prodotto innovativo. Qui le fasi del finanziamento possono essere tre e tutte a sportello con scadenze a giugno, settembre e dicembre, poi nel 2015 a marzo, giugno, settembre e dicembre, e così via fino alla fine della programmazione o dei fondi. Nella prima fase, si può chiedere e ottenere il 70% del costo per la redazione del business plan (50 mila euro a fondo perduto). Il business plan servirà per passare alla seconda fase che, con un fi-

nanziamento da 500 mila a 2,5 milioni di euro, contribuirà a trasformare l'idea in progetto, prototipo, test, brevetto e industrializzazione, fino alla commercializzazione. La terza fase rappresenta infine un aiuto per ottenere finanziamenti dalle banche per il periodo di start up del prodotto. «In questo settore ci sono già piccoli gruppi di imprese che si stanno muovendo - riferisce Giuseppe Pace - c'è persino un'azienda di Carini, in provincia di Palermo, che con noi sta sviluppando il progetto di una nuova produzione. Si tratta di diffondere queste opportunità, anche tramite le associazioni di categoria». Sempre nel campo della ricerca e innovazione, ci sono poi i bandi europei aperti, ai quali possono partecipare consorzi formati da imprese, enti locali, università e centri di ricerca di vari Paesi. Sono bandi che saranno emanati nei prossimi due anni e che danno, così, il tempo di programmare e definire le ini-

ziative e le partnership.

La mobilità «verde»

All'interno di Horizon 2020, una delle sfide sociali più significative riguarda i «Trasporti intelligenti, verdi ed integrati», ossia la ricerca di sistemi per evitare l'uso di carburanti tradizionali e ridurre soprattutto l'utilizzo degli autoveicoli nei tessuti urbani. Una sfida soprattutto per le città, in testa i Comuni e le Regioni. Si tratta di sviluppare e sperimentare all'interno di più città europee omogenee fra loro nuovi modelli di mobilità sostenibile. Sono disponibili 8-9 miliardi di euro, e la taglia media dei progetti sarà di circa 4-6 milioni. «La parte interessante - osserva Giuseppe Pace - di questa parte di Horizon 2020 è rappresentata dal fatto che i bandi hanno una programmazione biennale e un finanziamento del 100%, e pertanto forniscono tempo e risorse necessarie per svilup-

pare delle idee vincenti».

Un'azione significativa in tema di trasporti sostenibili è quella dedicata alle «infrastrutture intelligenti»: aree intermodali, sistemi di interscambio fra aereo, treno e gommato, lo studio e la gestione intelligente di centri di smistamento e intermodali, lo studio e la gestione di sistemi virtuali che rendano più razionali i movimenti all'interno di infrastrutture già esistenti. Si finanziava anche lo studio e la gestione di sistemi per ottimizzare i trasporti ferroviari.

Vi sono ancora due programmi, fuori da «Horizon 2020», che riguardano, con 800 milioni in sette anni, lo studio di sistemi di trazione alimentati a idrogeno, e lo «Shift2Rail» da 2 miliardi di euro: finanziamenti al 50% dell'Ue e al 50% di grandi aziende industriali private per progetti di ricerca volti al miglioramento dei trasporti ferroviari.

I «corridoi transeuropei» e la Sicilia

Quanto alle grandi infrastrutture, «le nuove linee guida nel TEN-T rappresentano un cambiamento epocale - sottolinea Giuseppe Pace -. Si passa da progetti prima immodificabili ad una nuova visione di "corridoi" di trasporto multimodale la cui definizione è negoziata tra gli Stati interessati». Il nuovo «corridoio» che riguarda la Sicilia è quello «Scandinavia-Mediterraneo», che ha inglobato, fra gli altri, il progetto prioritario «Berlino-Palermo». Oggi l'idea è di un attraversamento da Helsinki fino a La Valletta passando

per Augusta. La

dorsale lungo

l'attraversamento della penisola

avrebbe bretelle

di collegamento con i principali

porti commerciali italiani sul Tirreno e sull'Adriatico. In Sicilia arriverebbe tramite la sistemazione della tratta ferroviaria Napoli-Reggio Calabria.

Ma qui l'Isola, in questo momento, sembrerebbe trovarsi tagliata fuori,

per via di una

visione troppo realista da parte dell'Italia, considerata la difficoltà di finanziamento del progetto Ponte sullo Stretto, che in fase di negoziazione ha portato ad interventi abbastanza minimi nella regione. Infatti,

tra le opere del corridoio in Sicilia si prevede solo il finanziamento del completamento degli assi ferroviari Messina-Catania-Augusta e Catania-Palermo. «Grazie alla non definizione del corridoio, è ancora possibile un ripensamento di questa visione - dichiara Giuseppe Pace - ma questo significa un'attiva partecipazione della Sicilia, quale attore importante, e non una sua delega in bianco al governo italiano o a Rfi. Ciò significa avere una visione trasportistica della Sicilia in Europa basata sulla multimodalità e su una strategia di medio e lungo periodo che indichi quali opere sono prioritarie perché il sistema possa funzionare. Il corridoio rischia di finire a Napoli e Bari, spostando il vantaggio competitivo a Nord, con il completamento del tunnel del Brennero e il collegamento stabile fra Danimarca e Germania. La Sicilia e il suo collegamento al continente non fanno parte del dibattito e, sebbene anello fondamentale per i collegamenti Mediterranei futuri, in questo mondo sempre più virtuale l'Isola rischia di diventare invisibile all'Europa».



GIUSEPPE PACE

NUOVO HONDA CR-V
1.6 DIESEL i-DTEC.

Solo 4,5 l/100 km

EARTH DREAMS TECHNOLOGY

LA REALTÀ OLTRE L'IMMAGINAZIONE.

Emissioni ridotte, consumi e prestazioni ai vertici della categoria e un piacere di guida unico.

Emissioni di CO ₂ :	Potenza:	Coppia:
119 g/km	120 cv	300 Nm

Oggi è possibile con il nuovo CR-V 1.6 Diesel i-DTEC,
da € 23.700.

SCOPRI IN CONCESSIONARIA I FINANZIAMENTI
A INTERESSI ZERO* SUL RESTO DELLA GAMMA HONDA.

HONDA

The Power of Dreams



www.honda-cr-v.it



Concessionaria Ufficiale
ESSEAUTO

Viale Vittorio Veneto, 283 CATANIA
Tel. 095 502700



[TRASPORTI - UN PIANO PER COLMARE IL GAP]

«Stop alle opere faraoniche costosissime e irrealizzabili Riqualificare la rete ferroviaria»

Tesoriere (Kore): «Bastano 700 mln per recuperare il ritardo»

MICHELE GUCCIONE

L'Europa, dal punto di vista dei trasporti, è divisa in due emisferi: uno che viaggia più velocemente, quello del Nord, e uno più lento, quello del Sud. L'Italia, che si trova in quello meridionale, è a sua volta divisa in un Nord più infrastrutturato e in un Sud di fatto tagliato fuori dalle grandi reti di mobilità europee. Ne è convinto Giovanni Tesoriere, ingegnere trasportista e preside della facoltà di Ingegneria della «Kore» di Enna, il quale sostiene che i ritardi nel nostro Paese nella realizzazione delle grandi infrastrutture sono determinati sostanzialmente «dal sistema della governance degli appalti pubblici - dice Tesoriere -. Le risorse sono stanziate, ma restano per troppo tempo sulla carta, non diventano subito cantieri. Ciò perché il sistema è fatto da tempi autorizzativi enormi, da troppi enti che intervengono, da una burocrazia che blocca. Questa non è una situazione da Paese civilizzato. Una infrastruttura che non si realizza è un danno per la comunità e non produce un ritorno economico, oltre agli effetti che produce sulle imprese e sui lavoratori».

Secondo Tesoriere, «in Sicilia la situazione è ancora peggiore, perché non c'è solo una questione di gap e di ritardi: negli anni la politica infrastrutturale ha preferito investire quasi tutto sul trasporto gommato trascurando eccessivamente altri sistemi di trasporto extraurbano e urbano più economici ed efficienti e meno inquinanti. La rete ferroviaria, ad esempio, è stata abbandonata o dismessa. Il risultato è che chi arriva all'aeroporto di Catania è meglio che eviti di prendere un treno per raggiungere la città oppure la nostra università a Enna, cosa che invece è possibile in qualunque aeroporto del mondo. Lo stesso accade a Palermo».

Tesoriere prosegue la cruda analisi: «Le metropolitane sono inesistenti, complici i tempi biblici di realizzazione. Vedasi la chiusura dell'anello ferroviario di Palermo, appaltato tre anni fa, giunto al terzo annuncio di

«15 anni e 4 mld per la galleria sulla Pa-Ct. Meglio piccoli interventi»

inizio lavori che si rinvia ogni giorno di un mese. I lavori del raddoppio della tratta ferroviaria Fiumetorto-Ogliastra, appaltati otto anni fa, sono ancora al 30% per un percorso senza particolari problemi e con una sola galleria. Anche la tratta successiva, Ogliastrillo-Cefalù, segna il passo pur essendo stata aggiudicata con un sistema di appalto. Torno, dunque, a dire che il problema non è il tipo di appalto, ma la politica infrastrutturale e il sistema di governance degli appalti pubblici, che vanno riviste se si vuole risolvere il problema dei trasporti in pochi anni».

Giovanni Tesoriere propone una ricet-

ta che in pochi anni consegnerebbe alla Sicilia una rete di trasporti più efficiente e rapida facendo risparmiare parecchi miliardi di euro: «Va rivisto il Piano regionale dei trasporti - osserva l'esperto - perché non si può pensare di rispondere alla domanda di trasporto per lo più con le grandi opere autostradali. Bisogna invece tornare a investire sulla riqualificazione della rete ferroviaria esistente e creare punti di incontro funzionali tra la rete stradale, quella ferroviaria, i porti e gli aeroporti. Se si fosse fatto per l'autostrada Messina-Palermo, che oggi è praticamente vuota da Cefalù fino all'hinterland messinese, avremmo avuto il collegamento veloce molti anni prima spendendo molto meno».

In dettaglio, Tesoriere assicura che «bisogna abbandonare il ricorso alle opere faraoniche, che richiedono decenni e oggi non ci sono più soldi. Occorre una valida riqualificazione della rete ferroviaria siciliana, ma è anacronistico pensare al raddoppio della Palermo-Catania con una galleria di 40 chilometri che richiederà 4 miliardi e 15 anni di realizzazione. Vi sono tante previsioni onerose e irrealizzabili. Spendendo appena 700 milioni si può, invece, rendere efficiente la rete ferroviaria e dare risposte adeguate a tutti i territori dell'Isola».

Il pratica spiega Tesoriere, «lo stesso percorso ferroviario Palermo-Catania può essere riqualificato e si percorrebbbe in un'ora e mezza invece dell'ora di percorrenza con l'alta velocità. Sarebbe comunque un'ottima risposta alla domanda di collegamento veloce».



Quanto alla dorsale ferroviaria ionica, «la Messina-Catania-Siracusa è strategica. Le merci è chiaro che nel futuro viaggeranno per lo più su nave, perché il gommato è diventato troppo costoso e inquinante. Hanno giustificato la riconversione dell'aeroporto di Comiso per farne uno scalo merci, e nel frattempo le Ferrovie hanno dismesso lo scalo merci di Vittoria che era essenziale per le merci di metà della Sicilia. In Europa le merci viaggiano su treno e poi si imbarcano su nave o cargo, qui abbiamo dismesso gli scali merci ferroviari. Bisogna riattivare quelle strutture e collegarle a porti e aeroporti». In conclusione, «finora per ottenere il massimo non si è ottenuto nulla. Oggi, con le nuove opportunità offerte dall'Europa, la Sicilia ha l'occasione di modificare una politica infrastrutturale sbagliata e di recuperare in pochi anni, con interventi di piccola entità da realizzare con procedure snelle».

Ritardi ed errori

Un treno fermo nel pieno centro abitato di Augusta. Nel riquadro, Giovanni Tesoriere, preside della facoltà di Ingegneria dell'università Kore di Enna



S A I S
autolinee

**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.



Acquista On-Line i biglietti
per le autolinee:

PALERMO – A/19 – CATANIA
PALERMO – A/19 – A/20 – MESSINA

Sais Autolinee . . . "piacere di viaggiare"

[AUTOLINEE - PUBBLICO E PRIVATO]

Crediti e casse a secco paradossi e crisi aziendali del trasporto pubblico locale

Il settore attende i pagamenti dall'amministrazione regionale

MASSIMO GUCCIARDO

Il momento del settore del trasporto pubblico su gomma, urbano ed extraurbano, è sconfortante. Tra ex aziende municipalizzate e Ast, le difficoltà finanziarie sono la regola, causa della Regione che ancora non ha versato nulla dei 166 milioni del contributo 2014 per il settore Tpl, ma sembra che si stia lavorando ai mandati di pagamento relativi al primo trimestre (intanto l'1 aprile è maturato il secondo). Difficoltà che creano disagi alle aziende di trasporto locale (vedi la Scat di Caltanissetta), cui si aggiungono i problemi per gli enti che si occupano del trasporto urbano nei centri più grossi.

Il caso Amat di Palermo

«L'Amat di Palermo – spiega Franco Spanò, segretario regionale Filt-Cgil – vanta crediti di diversi milioni nei confronti del Comune, ancora non pagati». A ciò si aggiunge la mancanza del contratto di servizio, e ci sono ripercussioni sugli abbonamenti a tariffa ridotta.

Va meglio l'Amt di Catania

Segnali di ripresa vengono invece dall'Amt di Catania: «Siamo riusciti – afferma il presidente Carlo Lungaro – a chiudere l'ultimo bilancio con un utile di 226mila euro, grazie a un recupero di produttività e ricavi, oltre agli accordi transattivi che ci hanno fatto risparmiare 651mila euro con la Bredda Menarinibus e 577mila con l'Unipol-Sai. 53 pensionamenti hanno consentito nel 2013 di abbassare il

costo del personale».

I paradossi all'Atm Messina

A Messina la situazione è complicata dal fatto che l'Atm non è stata trasformata da municipalizzata a spa. «È un disastro, i debiti – commenta Spanò – ammontano a decine di milioni. C'è un organico adeguato al numero dei bus previsti (120), ma in strada ne gira solo un quarto per i problemi finanziari. La gestione del tram dovrebbe essere a carico della Regione, ma l'amministrazione non ha ancora sciolto il dubbio. Sembra che la situazione sia in lieve miglioramento». Il riferimento è alla redazione «in fieri» del nuovo contratto di servizio da 20,9 milioni, che raddoppia i chilometri e i bus in circolazione, ma bisogna fare i conti con un piano decennale di rientro che impone risparmi per 55,5 milioni.

I dubbi dell'ast

Ancora più paradossale è la situazione dell'Azienda siciliana trasporti, che ha un bilancio 2013 in utile, ha crediti con le amministrazioni pubbliche per 73 milioni, ma ogni giorno ha difficoltà a mettere i bus in strada. «La Regione – precisa il direttore generale Giovanni Amico – deve pagare 10 milioni relativi ai primi 2 trimestri 2014 della nostra quota del corrispettivo Tpl, oltre al saldo del 4% del 2013 (circa un milione). Non ha ancora versato neanche un euro della prevista ricapitalizzazione da 28 milioni, finora, ne avremmo potuto utilizzare 9,3%. Ma sulla questione ricapitalizzazione grava la spada di



Damocle dell'accordo Stato-Regione che ha portato all'accantonamento qualche mese fa di 400 milioni del bilancio (8,5 sono stati trattenuti dalle somme per l'ast). Senza un accordo col governo centrale, la quota 2014 per la ricapitalizzazione (è interamente partecipata dalla Regione) scenderebbe a 19,5 milioni. «Aspettiamo ancora dalla Regione – continua Amico - 800mila euro per le tasse 2014 di libera circolazione per gli anziani e altri 9 milioni per quelle degli anni pregressi. Si aggiungono i 12 milioni per il contributo

2011/2012/2013 al Ccnl, che la Regione dovrebbe erogare su trasferimenti statali, alcuni crediti su vecchie somme non messe in bilancio dalla Regione e altri 12 milioni pregressi per servizi già svolti ma non pagati dai Comuni». Non ci sono problemi per gli stipendi: «Entro i primi di maggio – sottolinea il dirigente Ast – pagheremo aprile, grazie ai soldi del primo trimestre 2014. Da quando sono in carica, il ritardo non ha mai superato il mese. Devo ringraziare i lavoratori, che sopportano i disagi e le lamentele dell'utenza». Discorso diverso per



9MILA OCCUPATI, 61 MILIONI DI PERSONE TRASPORTATE

Il trasporto pubblico locale su gomma in Sicilia conta, tra ex municipalizzate, ditte private e Ast, 7.000 addetti e 2.000 nell'indotto. Sono operative poco meno di 90 aziende private, che gestiscono l'80% delle tratte extraurbane con 1.500 vetture e trasportano 50 milioni di passeggeri all'anno. L'ast ha 600 bus e trasporta (tra i 16 servizi urbani e quelli extraurbani) 11 milioni di persone. Il contratto di servizio - frutto della legge regionale 19/2005 - prevede che le autolinee assicurino circa 120 milioni di chilometri l'anno, per un corrispettivo di 166 milioni (nel 2012 erano 222).

i fornitori, che bloccano la spedizione di carburante e ricambi in attesa di riscuotere i crediti. «Siamo costretti – ammette Amico – a usare altre somme, come i ricavi dei biglietti, per sbloccare alcune situazioni e mettere ogni giorno 600 bus in strada». Il problema, secondo il D. g., è che non si è compiuta la liberalizzazione dell'ast: «Siamo stati trasformati in spa e sono state mutate le concessioni in contratti, ma non è stata fatta la liberalizzazione delle gare sulle linee: siamo chiamati a gestire le tratte sociali come se fossero economicamente convenienti. Siamo una "bad company" che, prendendosi carico di collegamenti che nessuno vuole fare, consente alle altre aziende di mantenersi a galla (tra contributo regionale e sbagliamento), nonostante il costo standard per chilometro sia fermo al 1985. Abbiamo ridotto i consumi di carburante e il costo del personale: si può migliorare ancora, ma ci vogliono risorse e un progetto. In un anno ho presentato 2 piani industriali, ma la Regione non ha mai risposto. Cosa ne vuole fare del Tpl e quindi dell'ast?».

ANTONIO GRAFFAGNINI, PRESIDENTE DELL'ANAV SICILIA

«Contro i tagli 80 contenziosi la Regione avvia le transazioni»

Siamo ancora disponibili a prendere in considerazione una transazione, ma non possiamo soccombere all'infinito». Antonio Graffagnini, presidente regionale Anav (Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori), organizzazione che racchiude oltre 70 autolinee private su circa 84 esistenti in Sicilia, riassume così la questione fondamentale che divide la Regione e questi imprenditori. Il «casus belli» risale al 2012, quando l'amministrazione regionale – per rispettare il patto di stabilità - apportò un taglio del 20% (il cosiddetto «quinto d'obbligo») al contributo annuale per il settore Tpl, portandolo da 222 milioni di euro a 117, cifra rimasta uguale nel 2013 e ritoccata al ribasso per l'anno in corso e per il prossimo. E visto che al settore privato spetta solo il 36% della cifra complessiva, i disagi per le aziende non si sono fatti attendere: «Il settore – spiega Graffagnini – è in sofferenza da 2-3 anni. Partiamo con il handicap di un corrispettivo per chilometro tra i più bassi d'Italia e un parco vetture tra i più vecchi. A questi fatti si aggiungono difficoltà nei pagamenti, problemi con le banche, licenziamenti e cancellazione di corse extraurbane». Fin dall'estate 2012 le associazioni di categoria, pubbliche e private, hanno chiesto alla Regione di accordarsi per spalmare il taglio su un periodo di tempo più ampio, allungando il contratto di servizio (in scadenza nel 2015) fino al 31 dicembre 2017. Proposta formalmente condivisa in una delibera di giunta regionale di circa un anno fa, alla quale – però – non è mai stato dato seguito. Silenzio che ha fatto scattare i contenziosi (quasi 80) da parte delle varie autolinee e che in parte si sono



ANTONIO GRAFFAGNINI

già trasformati in decreti ingiuntivi dei giudici che condannano alla liquidazione delle somme contestate, agli interessi e alle spese legali. «In questo quadro – afferma il presidente Anav – si inserisce l'avvocatura dello Stato che, interpellata sulla questione, ha fornito 3 pareri favorevoli alla transazione, l'ultimo dei quali 6 mesi fa». Nelle motivazioni i legali della Regione osservano che «potrebbero evidenziarsi, in caso di immotivata e non argomentata non aderenza alla soluzione proposta, profili di responsabilità per eventuali danni all'Eario». Intanto i costi fissi rimangono gli stessi, visto che le ripercussioni delle riduzioni non si possono improvvisare. La transazione è fondamentale per riassestarsi. Ma quest'anno la situazione si è complicata, visto che la Regione, dovendo tagliare tutti i capitoli di spesa, ha previsto una nuova contrazione del contributo Tpl del 6% per il 2014 (si scenderebbe a 166 milioni) e – nel bilancio pluriennale - un ulteriore taglio del 4% per il 2015 (resterebbero solo circa 160

milioni), anche se in realtà il taglio del 6% non è ancora operativo. «In pratica – sottolinea – in 3 anni la sforzata ammonterebbe al 30%. Un mese fa, durante un incontro in assessore, ci è stata confermata la volontà di transare, ma inserendo negli accordi anche i due nuovi tagli, e l'avvocatura dello Stato ha proposto che chi ha già ottenuto i soldi tramite i decreti ingiuntivi possa compensare con altri corrispettivi dovuti dalla Regione. C'è la disponibilità dell'Anav a valutare positivamente questa ipotesi, ma l'amministrazione regionale non è stata ancora consente. Chiediamo l'allungamento di 24 mesi del contratto di servizio, tempo che la Regione dovrebbe usare per definire i servizi minimi, risolvere il problema dell'ast e redigere il Piano regionale trasporti. In più, è necessario che ci venga concesso un margine di manovra operativo maggiore, che comprenda una superiore flessibilità tariffaria e l'elasticità per ridurre i servizi. In alternativa la Regione dovrebbe operare una variazione di bilancio per recuperare il taglio del 6%». In caso contrario, assicura Graffagnini, sono pronti a partire altri contenziosi. Dall'assessore, il dirigente generale, Giovanni Arnone, risponde che «si stanno facendo ricognizioni con le singole aziende per come intendono ridurre i costi. Attendiamo le loro proposte per operare le singole transazioni, chiedendo a chi ha ricevuto le somme legate al decreto ingiuntivo di restituirle. Visto che la situazione economica della Regione non permette di rimpinguare il contributo, è fondamentale la preventiva concertazione per tagliare i servizi meno indispensabili».

MA.G.

SI ESPANDE L'INIZIATIVA TURISTICA DELLE AUTOLINEE SCIONTI

Tempo, confort e servizi le carte vincenti di «Katane»

Ko cercato di lavorare in prospettiva, investendo nel momento di maggiore crisi su un'idea che riguardasse quella che ritengo la risorsa principe di questo territorio: il turismo». Parola dell'avvocato catanese Sebastiano Scionti, co-titolare, insieme al fratello Ignazio, delle autolinee private Scionti, azienda familiare giunta alla seconda generazione. L'idea è semplice, ma accattivante, cioè un tour lungo le strade e i monumenti di Catania fatto con un bus scoperto.

«Si chiama – spiega Scionti - Katane Live, ed è operativo dal 2009, quando abbiamo vinto la gara indetta dal Comune. Pensato principalmente per i turisti (ma non mancano anche gli abitanti dei paesi dell'hinterland in gita), in particolare i tanti crocieristi che ogni giorno arrivano al porto, il bus fa tappa in alcuni dei luoghi principali della città e consente a 43 persone alla volta di visitare le maggiori attrattive in un tempo piuttosto contenuto (circa un'ora), godendo di diversi comfort, come le audioguide in 5 lingue diverse (ma c'è la possibilità di aggiungerne altre 3), che si attivano in automatico ad ogni fermata, grazie ad un sistema gps». Il giro è assicurato da 4 pullman, che con una frequenza di 40 minuti, portano i visitatori a spasso per la città del Liotru, partendo da piazza Duomo e passando per il caratteristico quartiere di Ognina, il castello Ursino, il porto, la stazione, le Ciminiere, piazza Europa, il lungomare, le giostre al lido Rotolo, corso Italia. «Per venire incontro alle esigenze dei clienti – continua – abbiamo messo tutte le informazioni utili su un sito internet ad hoc (www.kataneli.com) dove è possibile verificare il percorso e gli orari. Inoltre, dato che una parte consistente dei visitatori arriva via mare, abbiamo posto la biglietteria nei pressi del porto. E in futuro contiamo di aggiungere altre fermate, magari stagionali, come il lungomare La Playa. Stiamo avendo molto successo con questa iniziativa, segno che bisogna credere in un'idea e seguirla con passione».

Il tour urbano però non è il momento conclusivo dell'attività dell'azienda Scionti (che opera anche nel settore dei collegamenti extraurbani tra Catania, Augusta, Lentini e Francofonte), ma è una solida base per costruire nuove iniziative. Due al momento sono quelle «work in progress»: «La prima, in realtà, è partita in fase sperimentale da un paio di settimane e prevede un giro in bus lungo un percorso extraurbano, collegando a scopo turistico Catania, Acicastello e Acitrezza. Pensiamo che questi piccoli paesi abbiano tanta bellezza da offrire e siano ancora poco noti. Per questo puntiamo a differenziarci con un tragitto mirato ed essenziale. La seconda, invece, è un collegamento turistico tra la città e l'Etna. Il vulcano, oltre ad essere il simbolo di Catania e la prima cosa che si vede arrivando via terra, via mare o via cielo, è anche una grandissima attrattiva. I visitatori ce lo chiedono spesso, e noi stiamo studiando la fattibilità dell'itinerario, valutando alcuni fattori come la temperatura rigida, che ci fa orientare verso dei collegamenti limitati al periodo estivo. Un altro elemento da considerare è il tempo di percorrenza, più lungo del tour cittadino, che dovrà chiedere almeno una mezza giornata di tempo ai possibili fruitori. La progettazione del tour è in fase avanzata, e speriamo di potere inaugurare le prime corse entro questa estate». Il concept alla base di queste scelte imprenditoriali (che, se sviluppate e attuate con un riscontro positivo da parte degli utenti, porteranno a un incremento dei mezzi e del personale) è chiaro, e si basa su un corteggiamento attento e costante del cliente finale. «Abbiamo iniziato – spiega Scionti – puntando forte sull'aspetto comunicativo, entrando in contatto con tutte le agenzie turistiche d'Europa e relazionandoci con gli addetti al settore, in modo che i visitatori possano giungere a Catania consapevoli delle opportunità offerte dai nostri servizi. Il turista ha imparato a gestire in maniera oculata la sua risorsa più preziosa, cioè il tempo a disposizione, dedicandosi a visite mordi e fuggi. Per questo la nostra sola possibilità di successo risiede nell'accompagnarli fin da quando arriva in città, garantendogli un vantaggio di offerte che si differenziano in base al tempo, e aiutandolo nelle scelte».



UNO DEI BUS «KATANE» DELLA SCIONTI



[TRASPORTO SU STRADA - LE STRATEGIE DELL'ANAS]

Senza adeguate coperture resta ancora in «stand by» il Cis da 2,136 miliardi

Il cofinanziamento che la Regione dovrebbe garantire è del 50%

DAVIDE GUARCELLO

Senza coperture finanziarie, resta ancora bloccato in «stand-by» alla Regione il cosiddetto Contratto interistituzionale di sviluppo («Cis») con l'Anas, per un importo totale di 2,136 miliardi di euro. Il cofinanziamento che la Regione dovrebbe garantire per l'appalto di tutte le opere è infatti del 50%, pari a circa 1 miliardo di euro, da suddividere in vari anni.

Entro 6 mesi dalla firma del Cis coi ministeri della Coesione territoriale e delle Infrastrutture e con la Regione, l'Anas sarebbe in grado di bandire gare d'appalto per 600 milioni di euro, sul totale di nuove opere per 830 milioni. Per sbloccare questi primi 600 milioni, però, palazzo d'Orléans dovrebbe approntarne 300 in più anni. Il complesso nodo da sciogliere, dunque, è trovare la copertura finanziaria nella «manovra-bis» del bilancio regionale, in modo da sbloccare il Cis Anas, ancora fermo in Giunta.

È per questo motivo che nelle scorse settimane l'Ance Sicilia aveva denunciato questo ritardo istituzionale: «Basterebbe aprire i cantieri delle centinaia di opere appaltate, ma bloccate dalla burocrazia - lamenta l'associazione degli edili guidata dal presidente Salvo Ferlito - e sbloccare così le gare delle 118 opere da tempo in stand-by per un valore di 5,5 miliardi, che sono già dotate di finanziamento».

Fra i principali interventi del Cis Anas che dovrebbero essere sbloccati entro fine estate 2014: i 520 milioni disponibili per le tratte C1, C2, C3 e B5 della

Nord-Sud (Mistretta-Gela), anche se occorrono altri 347 milioni (il totale arriva a quota 867,8 mln); l'autostrada Trapani-Mazara del Vallo, fra lo svincolo Birgi lungo l'A29 e il km 48 della SS115 (134 mln); l'adeguamento della SS284 «Occidentale Etnea», Bronte-Adrano (54,5 mln); e la tangenziale S. Gregorio di Catania (10 mln).

«Gli investimenti in corso nell'Isola - spiega l'Anas - ammontano a oltre 2,3 miliardi di euro, con circa 1.200 occupati in media nei cantieri. I lavori di prossimo avvio sono pari a 1 miliardo di euro, mentre quelli programmati hanno un costo complessivo di oltre 4 miliardi di euro. Tra i lavori ultimati rientrano anche 224 interventi di manutenzione straordinaria, per un totale di 347 milioni di euro. A tali opere vanno aggiunti, tra lavori in corso e di prossimo avvio, ulteriori 71 milioni di euro. Nel frattempo, sono già in corso i lavori al 2° lotto della SS 640 Agrigento-Caltanissetta (990 mln), e anche l'atteso ammodernamento della Ss Palermo-Agrigento (296 mln) dal bivio di Bolognetta allo svincolo Manganaro (34 km in tutto), tristemente nota per essere soprannominata «la strada della morte».

Sulla statale 683 «Licodia-Eubea-Libertinia», intanto, è giunta a conclusione la procedura di gara per l'aggiudicazione dei lavori di completamento del 2° stralcio, dallo svincolo di Regalsemi all'inizio della variante di Caltagirone, per un importo complessivo di oltre 110 milioni di euro. In Sicilia, l'Anas ha una rete stradale e autostradale di 4.100 km, pari al 20% della rete d'interesse nazionale. «L'impegno dell'A-



nas in Sicilia - prosegue la nota della società - è assai rilevante: il totale di investimenti complessivi a partire dal 2006, per lavori realizzati, in corso e programmati tra rete in gestione diretta e in concessione è pari a oltre 8 miliardi di euro. Negli ultimi anni la rete stradale siciliana è stata ulteriormente potenziata. L'Anas ha infatti realizzato opere come la nuova autostrada Catania-Siracusa, una delle più moderne d'Europa, e l'ammodernamento della SS 284 «Occidentale Etnea», lungo l'itinerario Adrano-Bronzino». Tra gli interventi in corso, sull'iti-

nerario Nord-Sud (tra S. Stefano di Camastrà e Gela) proseguono i lavori di ammodernamento della strada statale 117 «Centrale Sicula», nel lotto «B4a». L'importo dei lavori è di 52 milioni di euro e l'ultimazione definitiva è prevista per metà 2015. Sullo stesso itinerario proseguono anche i lavori del lotto «B4b», per un importo di 83 milioni di euro. L'ultimazione è prevista per gennaio 2015. Sulla statale 124 «Siracusana» proseguono i lavori di adeguamento del tratto Siracusa-Floridia tra i km 109,3 e 119,5. L'intervento vale complessivamente oltre 30 mi-



LA «NORD-SUD» NON RISULTA FRA LE «INCOMPIUTE»

(d. g.) Anche se è attesa da decenni, la «Nord-Sud» (l'importante arteria viaria che unirebbe Santo Stefano di Camastrà a Gela) non è considerata una «incompiuta». Pertanto, non è stata inserita nell'elenco redatto dall'Ufficio Speciale di Coordinamento delle attività tecniche e di vigilanza sulle Opere Pubbliche. «Questo perché - spiegano dall'assessorato - è ancora in corso l'iter per appaltare i vari lotti». Stessa sorte per altre grandi opere, attese da decenni dai siciliani, il cui iter (finanziario o progettuale) risulta tecnicamente «non bloccato».

lioni di euro e la fine lavori è prevista per giugno 2014. A maggio 2014, invece, è previsto il completamento dei lavori sulla statale 624 «Palermo-Sciacca» (in tratti saltuari, dal km 0 al km 34,8) per un importo di quasi 16 milioni di euro. Passando poi, ai principali interventi programmati, occorre segnalare alcuni progetti finanziati attraverso il Piano Sud, in particolare: sulla strada statale 284 «Occidentale Etnea», l'ammodernamento del tratto tra il km 26 e il km 30, per un investimento di 54 milioni di euro; sulla statale 118 «Corleonese Agrigentina», l'ammodernamento del tratto tra i Comuni di Marineo e Corleone (primo stralcio), per 85 milioni di euro; sulla statale 117 «Centrale Sicula» l'ammodernamento del tratto tra i km 38,700 e km 42,600 in corrispondenza con lo svincolo Nicosia Nord per 121 milioni di euro; sulla statale 115 «Sud Occidentale Sicula» la variante nel tratto Trapani-Mazara del Vallo, primo stralcio, Marsala Sud, per 150 milioni di euro; e sull'Itinerario Nord-Sud, il già citato lotto «C1», incluso il collegamento di Leonforte per un importo di 399 milioni di euro.

ENTRA NEL VIVO IL COMPLETAMENTO DELL'EX SCORRIMENTO VELOCE AGRIGENTO-CALTANISSETTA, ASSE STRATEGICO PER LO SVILUPPO

GIUSEPPE SCIBETTA

Sono quasi due mila gli operatori della «Empedocle 2» ancora impegnati nei lavori che prevedono il raddoppio della ex scorrimento veloce Agrigento-Caltanissetta e che tra due anni - entro la primavera del 2016 - consentirà agli automobilisti di percorrere la riammodernata strada statale 640 e la «bretella» che dalla città nissena arriva a «Capodarso» in poco più di 45 minuti e di raggiungere, in tempi di gran lunga ridotti rispetto a quelli attuali, l'autostrada Palermo-Catania.

Opera faraonica.

Un'opera «faraonica» fortemente voluta dall'Anas nonostante i costi non indifferenti per un periodo come quello attuale - 1,3 miliardi di euro, e forse qualcosa in più - perché «altamente strategica e necessaria» e perché è destinata a completare un «grande anello autostradale» utile per collegare più velocemente la quasi totalità dei capoluoghi della Sicilia, creando nuove opportunità di sviluppo in tutti i settori, ed in particolar modo il commercio, l'artigianato, l'agricoltura, il turismo e l'industria. Senza contare che, non appena l'opera verrà completata, assicurerà la connessione con il territorio centro-meridionale della Sicilia al circuito delle principali infrastrutture stradali e il collegamento tra porti di interesse nazionale e regionale come Porto Empedocle, Palermo e Catania. Al termine dei lavori verrà realizzata una sezione stradale molto più ampia, che sarà larga complessivamente 23,50 metri e che consentirà agli automobilisti di viaggiare con maggiore sicurezza e di abbattere i tempi di percorrenza. L'opera al momento è quasi del tutto completata nel primo lotto (quello che da Agrigento arriva a Canicattì, dove il costo preventivo è stato di 400 milioni di euro) ed è in fase molto avanzata nel tratto che riguarda il secondo lotto e che (con un costo di 990 milioni di euro, di cui 787 impiegati solo per i lavori) è destinato ad «allungare» l'im-

A maggio la grande «talpa» comincerà lo scavo della galleria di Caltanissetta



LA GRANDE FRESA «TMB» CHE SCAVERÀ LA COLLINA DI SANT'ELIA PER REALIZZARE LA GALLERIA «CALTNISSETTA»

portante arteria viaria anche nel territorio del capoluogo nisseno e sino all'autostrada Palermo-Catania. A realizzarla è il consorzio di imprese denominato «Empedocle 2» - costituito dalla «Cmc» di Ravenna, dalla «Ccc» (Consorzio cooperativa costruzioni di Bologna) e «Tecnis» di Tremestieri Etneo - che sta impiegando centinaia di macchine pur di completare la «grande opera» nei 1.500 giorni stimati per il completamento dei lavori.

La grande «talpa»

ImpONENTI le opere che sono state rea-

lizzate nel tratto agrigentino, ed ancor di più lo sono quelle in corso di realizzazione nel territorio nisseno, dove è pure previsto un tunnel che bucherà la collinetta di «Sant'Elia», proprio alle porte della città di Caltanissetta, con l'utilizzo di un'enorme fresa, una «TBM» (Tunnel Boring machine) che per le sue dimensioni (è larga 15 metri di diametro e lunga 115) è fra le più imponenti tra tutte quelle sinora utilizzate in Europa, seconda solamente a quella utilizzata per la Tav romagnola. La sua «gemellina» nissena è stata inaugurata proprio a Caltanissetta lo

scorso 4 dicembre e chiamata «Santa Barbara» in onore della santa venerata da minatori e operai. Da allora i pezzi della talpa meccanica sono stati assemblati nel cantiere-base della «Empedocle 2» sorto in contrada «Bigini» ed è quasi pronta. A metà maggio entrerà in funzione e comincerà a perforare i quattro chilometri sottostanti la collina di «Sant'Elia». Ad occuparsi della realizzazione della «Galleria Caltanissetta» saranno ben 120 operai specializzati, che dovranno completare i lavori entro un anno: si comincerà con il lato destro del tunnel (quello che da

Agrigento porta a Caltanissetta) e poi - dopo avere smontato la fresa ed averla riposizionata - con quello dall'altro versante. «E per far prima possibile, non appena comincerà lo scavo verranno assicurati turni di lavoro h24 - ha annunciato l'ing. Pierfrancesco Paglini, responsabile dello staff tecnico di cui fanno parte professionisti che hanno contribuito in passato alla realizzazione con queste metodologie di importanti opere di «tunneling», come si è verificato in occasione della costruzione delle metropolitane di Madrid, Siviglia, Torino, Milano e Roma - in maniera da poter procedere allo scavo di 11 metri al giorno. Lungo il tracciato della galleria sono previsti 4 by-pass carabili e 9 by-pass pedonali. I by-pass verranno realizzati con metodo di scavo tradizionale. In entrambi gli imbocchi del tunnel è prevista pure la costruzione di un tratto di galleria artificiale. Sarà una galleria sicura, che avrà anche una corsia di emergenza per ogni lato: e ciò consentirà di migliorare la sicurezza e le condizioni di accessibilità in qualsiasi punto del tunnel da parte dei soccorsi. Si tratta di un gran lavoro, che darà un'opera unica al territorio e che diventerà l'itinerario preferenziale tra la Sicilia Sud-occidentale e l'A19».

Protocolli anticriminalità

L'ingente somma destinata dall'Anas al raddoppio della Agrigento-Caltanissetta ha pure reso necessario attivare un protocollo antimafia siglato in prefettura: «Si tratta di un modello - ha sottolineato ancora Paglini - che stiamo utilizzando anche negli altri cantieri, e che ci consente di disciplinare le attività di prevenzione ed evitare i tentativi di infiltrazione della criminalità».

La novità

A maggio l'Anas dirà se si farà lo svincolo a Xirbi

Il progetto esecutivo del raddoppio della Agrigento-Caltanissetta, voluto dall'Anas e realizzato dal consorzio di imprese «Empedocle 2», prevede la realizzazione di 6 svincoli, 9 gallerie artificiali, 4 gallerie naturali, un cavalcaverchio ed un ponte monocampata. Tra le opere di compensazione ci potrebbe essere una novità, e riguarda la realizzazione di uno svincolo che viene fortemente sollecitato dagli abitanti di Caltanissetta, in maniera da raggiungere la città ed il centro storico con maggiore facilità, evitando di «intasare» il traffico di ingresso in città all'altezza di «Sant'Elia». A questo fine si è mosso a gennaio l'intero Consiglio comunale, che ha pure chiesto al responsabile di Anas Sicilia, ing. Salvatore Toni, di realizzare lo svincolo, ritenuto «imprescindibile» da tutti i nisseni al fine di riavviare lo sviluppo dell'intera zona di Santo Spirito (dove ci sono pure il museo cittadino e l'area archeologica di Sabucina) e di quartieri come «Badia» e «Santa Barbara». È stato costituito un tavolo tra i tecnici dell'Anas e gli amministratori comunali, i quali, a conclusione dell'ultima riunione svoltasi a Palermo, hanno concordato di verificare «i costi derivanti dalla possibile realizzazione dello svincolo», che dovrebbe sorgere sulla «bretella» all'altezza di contrada «Xirbi». In questa circostanza è stata scartata la possibilità di fare la derivazione in contrada «Anghillà». Lo stesso Toni nel corso della riunione si è dichiarato «possibilista» ed ha detto che darà una risposta agli amministratori nisseni a fine maggio, e cioè dopo che i tecnici Anas avranno meglio individuato dove reperire le somme necessarie.

[AUTOTRASPORTO - I PROBLEMI DELLA CATEGORIA]

MONDO
trasporti

Pochi produttori, i Tir ripartono vuoti dall'Isola La crisi uccide il settore

Richichi (Aias): «Sbloccare ecobonus e gasolio professionale»

DANIELE DITTA

L'80% dei Tir che partono dalla Sicilia è vuoto. Il restante 20% riesce a stento a caricare prodotti agricoli, che vengono consegnati nei mercati italiani ed europei. A lanciare il grido d'allarme è Giuseppe Richichi, presidente dell'Aias (Associazione imprese autotrasportatori siciliani), secondo cui «la crisi economica nell'Isola ha avuto ripercussioni enormi sul settore dell'autotrasporto».

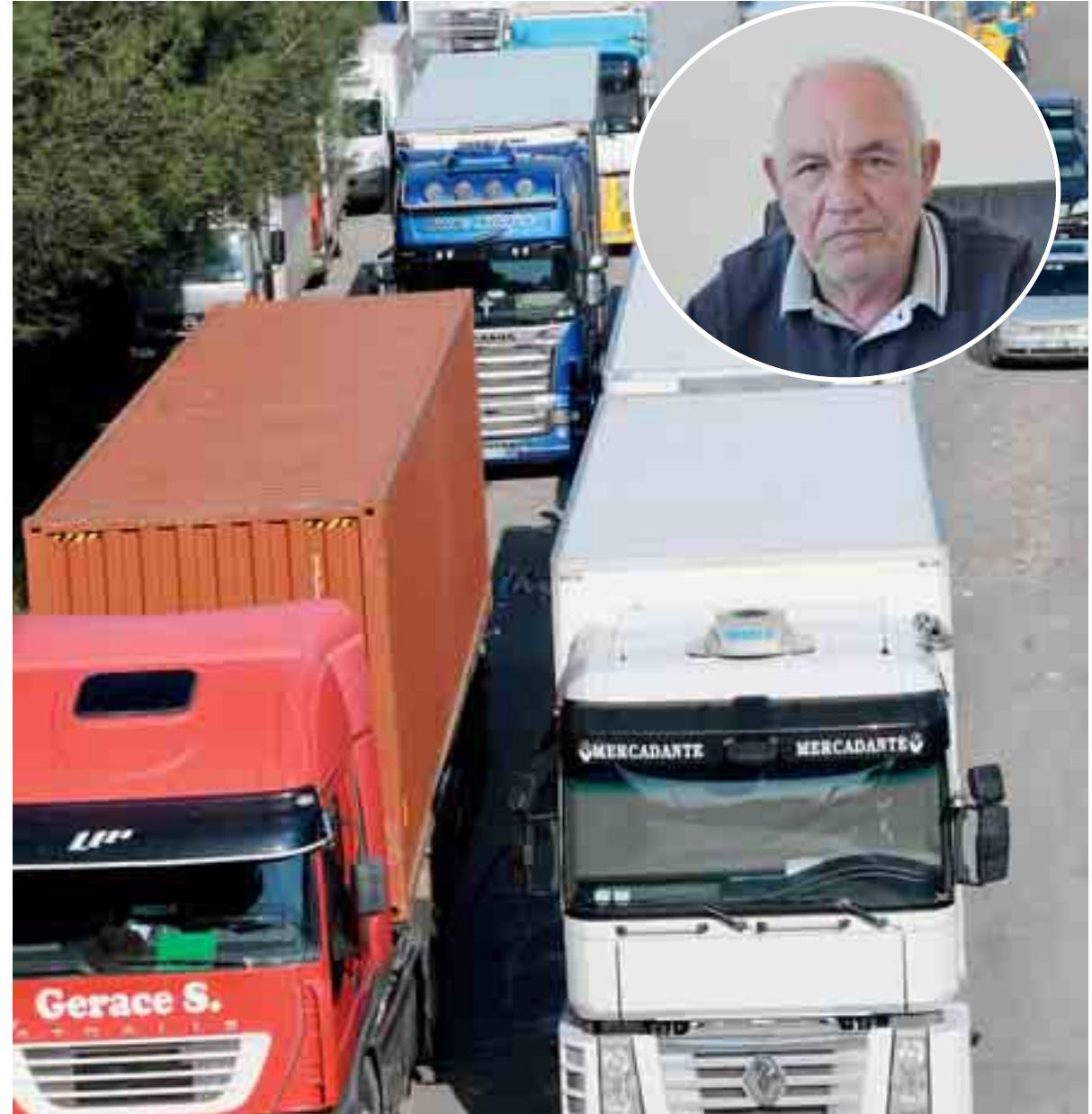
«Non ci sono aziende produttrici e i camion non si riescono a riempire – sottolinea Richichi –. Se non fosse per l'agricoltura sarebbe la fine». Le oltre 12 mila aziende che in Sicilia operano nel settore dell'autotrasporto boccheggianno. Come se non bastasse, il caro gasolio, l'aumento delle polizze assicurative e dei pedaggi (+20% nell'ultimo triennio) hanno messo in ginocchio le imprese. «Consumiamo tanto carburante inutilmente – spiega il presidente dell'Aias – perché i mezzi sempre più spesso sono vuoti. Per strada si perdono tanti soldi. Con un danno non indifferente per l'ambiente, dato che non si riescono ad abbassare i livelli di emissioni inquinanti».

La soluzione, da tempo individuata, si chiama «ecobonus». Gli autotrasportatori aspettano ancora i rimborsi relativi al 2010. Circa 77 milioni di euro all'anno ma, riferisce Richichi, «anziché il 30% ci verrà riconosciuto il 10%». Si tratta di incentivi nazionali destinati ad incoraggiare le forme di associazione tra imprese di picco-

le dimensioni, ad utilizzare in modo efficiente le rotte marittime alternative al trasporto su gomma. Soldi che farebbero risparmiare allo Stato interventi di manutenzione alle infrastrutture, sicurezza e ambiente. «Invece – afferma ancora Richichi – lo Stato preferisce spendere 115 milioni di euro per l'abbattimento dei costi autostradali. Gli incentivi per togliere i Tir dalla strada sono poca cosa, così come non esiste una seria politica d'intermodalità». Per questa ragione, lo scorso mese di marzo gli autotra-

sportatori siciliani hanno minacciato il fermo dei mezzi. «Sciopero» definitivamente revocato, dopo l'incontro con il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, che ha garantito lo svuoto delle somme relative all'Ecobonus 2010 e la riapertura permanente del tavolo per la trattazione delle problematiche insulari con cadenza quindicinale. Tante restano le note dolenti con cui gli autotrasportatori devono fare i conti, a partire dalle condizioni dei percorsi viari. Tanto in Sicilia quanto nel resto d'Italia, alcune strade sono dei veri e propri percorsi ad ostacoli che impediscono alle ditte di autotrasporto di effettuare in tempo le conse-

Vertice a Roma il 6 maggio pure sui rapporti coi committenti



gne. Poco sfruttate, invece, le piattaforme logistiche: «In Sicilia ci sono porti, come quelli di Catania e Palermo, sovraccaricati, ed altri, come nel caso di Augusta, che rimangono vuoti», riferisce il presidente dell'Aias. Se poi ci si mettono pure le istituzioni a complicare le cose, il quadro è completo. «La burocrazia è eccessiva – attacca Richichi –. La nostra categoria continua a versare una quota d'iscrizione all'albo degli autotrasportatori, che annovera nel suo staff i "trombati" della politica e burocrati di Stato. L'organismo gestisce i fondi destinati al trasporto, che quest'anno ammontano a 315 milioni di euro». Le richieste avanzate dalla categoria, lamenta il presidente dell'Aias, sono rimaste sostanzialmente inavviate: gasolio professionale, abbattimento del costo dei pedaggi, certezza del rapporto tra committenza e imprese di autotrasporto (rispetto delle ore di guida, norme di sicurezza, obbligo di usare vettori iscritti all'albo ed in possesso di mezzi adeguati al trasporto secondo la tipologia delle merci), rimborso delle accise sui carburanti. «La committenza non rispetta i costi minimi di trasporto», sostiene Richichi. A tal proposito, il governo nazionale ha riconvocato per il prossimo 6 maggio il tavolo di confronto tra le associazioni che rappresentano gli autotrasportatori e i committenti. Nel corso dell'incontro svoltosi l'8 aprile scorso con il sottosegretario Umberto Del Basso De Caro, le associazioni avevano chiesto maggiori certezze sui controlli per il rispetto dei tempi di pagamento e dei costi minimi.

Per quanto riguarda, invece, la restituzione delle accise, la proposta avanzata è quella di «avere il rimborso direttamente alla pompa, al momento dell'acquisto del carburante; anziché aspettare sei mesi circa, come accade adesso». Altra sfida è quella di ottenere il cosiddetto gasolio professionale, ovvero carburante riservato alla categoria degli autotrasportatori ad un prezzo agevolato. «Se mettiamo a confronto la situazione italiana con

quella di altri Stati europei – conclude Richichi – ci accorgiamo che noi paghiamo il gasolio ad un prezzo di gran lunga superiore alla media. Per le nostre aziende, pesantemente colpite dallo stato di crisi degli ultimi anni, il continuo aumento del costo del carburante non è più sostenibile. Per stare sul mercato, puntando sulla regolarità e qualità dei servizi, un aiuto consistente potrebbe arrivare dalla libera al gasolio professionale».

La vertenza infinita

Gli autotrasportatori siciliani lamentano la mancata erogazione dell'ecobonus e rivendicano il riconoscimento del gasolio professionale. Nel riquadro, Giuseppe Richichi, presidente dell'Aias

BUS STOP

CATANIA CITY-TOUR H. 9.00 - 19.00

KATANO Live

CATANIA - ACI CASTELLO - ACI TREZZA - CATANIA CITY TOUR H. 9.00 - 19.00

daily ticket € 5,00

daily ticket € 15,00

Katane live è il nuovo servizio a disposizione di turisti e cittadini desiderosi di avere una visione panoramica e indimenticabile dei monumenti e dei siti di maggior interesse storico e culturale della città di Catania. Il pullman scoperto, abilito al servizio, è dotato di un sistema audio guida multilingue (italiano, francese, inglese, tedesco, spagnolo, russo). Il pullman parte da piazza Duomo

Flags: United Kingdom, Spain, Italy, Germany, France, Russia

Headphones icon

www.katanalive.it
tel. +39 095.354704



[INFORTUNISTICA STRADALE - LA PREVENZIONE]

Le nove «regole d'oro» per viaggiare sicuri ed evitare pesanti multe

Efficienza mezzi, i controlli suggeriti dall'associazione «Autocivitas»

Lo sapevate che mettersi alla guida di un autoveicolo non è sufficiente? Prima di avviare il mezzo occorre accertarsi che sia tutto a posto sotto il profilo della sicurezza. Non solo per non mettere a repentaglio la vita propria, dei passeggeri e di chi si trova nelle vicinanze del veicolo che, ad esempio, uscisse fuori strada, ma anche per evitare pesanti multe in caso di controllo da parte delle forze dell'ordine.

Un esempio per tutti: anche se in Sicilia finora c'è una certa tolleranza, in tutte le zone montane e in tutta Italia i Suv nei periodi freddi devono montare obbligatoriamente pneumatici invernali, pena verbali elevatissimi e il rischio di «pattinare» sull'asfalto bagnato o ghiacciato. Non essendo economicamente praticabile un cambio del treno gomme ad ogni arrivo d'inverno, oggi si preferisce montare pneumatici ibridi che vanno bene per tutto l'anno e rispettano gli standard di sicurezza. Ora l'obbligo di pneumatici adeguati alla stagione o comunque in buono stato è però scattato per tutte le vetture.

Altro elemento, che è stato oggetto purtroppo delle cronache recenti, è la revisione dei pneumatici dei pullman adibiti alle gite scolastiche. Dopo diversi incidenti mortali a danno di scolaresche, sono state intensificate le campagne di controllo da parte della Polstrada e delle polizie municipali sui pullman a noleggio, e diversi mezzi non sono risultati a norma.

L'antifortunistica è una delle attività principali dell'associazione «Autocivitas», presieduta da Boris La Corte, che si propone di assegnare un «bollino blu» ai propri associati che certifica il pieno rispetto delle norme di sicurezza dei mezzi dei propri associati. «Per sicurezza attiva - osserva La Corte - si intende quell'insieme di dispositivi che dovrebbero impedire il verificarsi di un incidente, con una funzione preventiva. Rientra nella categoria un gran numero di dispositivi».

Ecco i principali elementi da tenere sotto controllo.

Pneumatici

Pneumatici di cattiva qualità e con battistrada usurato possono provocare lo slittamento in caso di maltempo o al momento della frenata. Pneumatici nuovi e di buona qualità possono garantire invece un'aderenza corretta, riducendo lo spazio di frenatura di parecchi metri, facendo risparmiare carburante e riducendo emissioni.

Ammortizzatori

Se scarichi, producono instabilità in curva ed in frenata; pertanto rappresentano un elemento importante per la sicurezza, assicurando il contatto costante tra pneumatici e strada ed il mantenimento dell'assetto del veicolo.

Scatola guida

Se girando lo sterzo a destra e a sinistra di pochi centimetri i pneumatici non si muovono, significa che il «gioco» dei tiranti dello sterzo è eccessivo. Se a ruote dritte il volante non è «centrato», vuol dire invece che è mal regolato. In entrambi i casi potrebbe bastare una semplice regolazione,



ma potrebbe essere indizio di un guasto alla scatola guida.

Gruppi frenanti

Una verifica dei freni è indispensabile almeno ogni 20.000 km e ad intervalli anche minori se si circola prevalentemente in città, dove i freni sono maggiormente soggetti ad usura.

Liquido di raffreddamento

E' necessario un controllo periodico poiché il liquido potrebbe non offrire più un'adeguata protezione anticorrosiva ed antigelo con il rischio di danneggiare gravemente il motore.

Sicurezza passiva

I dispositivi di sicurezza passivi hanno lo scopo di diminuire le conseguenze negative di un incidente assorbendo l'energia cinetica posseduta dai corpi degli occupanti del veicolo, in modo che questi non urtino (o urtino a velocità inferiore) contro le strutture del veicolo. Rientrano in questa categoria:

Poggiatesta

Se l'altezza e la distanza del poggiatesta sono re-

golate in maniera corretta, in caso di impatto, la testa sarà più protetta e le tensioni esercitate sulle vertebre cervicali risulteranno minori, con conseguente riduzione del rischio di lesioni.

Airbag

E' installato all'interno del volante e viene gonfiato immediatamente non appena un sensore rileva la decelerazione brusca dovuta all'urto. La sua funzione è di impedire il contatto della testa o del volto con il volante (in caso di conducente) o con il cruscotto (in caso di passeggero). Infatti, mentre il torace, il bacino e le gambe sono trattenuti dalla cintura di sicurezza, la testa rimane libera di muoversi in avanti e verso il basso.

Cinture di sicurezza

Rese obbligatorie da normative europee per conducente e passeggeri. Il mancato uso della cintura di sicurezza è la seconda causa di incidenti mortali, subito dopo l'eccesso di velocità.

Tutto il veicolo è concepito secondo criteri di sicurezza passiva poiché, in caso di urto, la deformazione dei lamierati esterni ed interni deve essere tale da preservare comunque l'abitacolo.

Nuova direttiva ministeriale, l'obbligo scatta dal 15 novembre al 15 aprile, sanzioni da 419 a 1.682 euro

«Adeguare le gomme alla stagione»

La ricerca continua di maggiore sicurezza è un obiettivo non solo del Legislatore che continua ad emanare norme e circolari su come comportarsi in alcune attività o come costruire un qualsiasi manufatto, ma anche di imprenditori che quotidianamente sono impegnati ad assicurare ai loro clienti un prodotto dalle qualità eccellenze, ma contemporaneamente sicuro nelle singole prestazioni.

E' il caso della Palmeri Pneumatici, che da 53 anni opera nel settore dei pneumatici prima occupandosi della loro ricostruzione e, dopo qualche anno, senza tralasciare questa attività, della vendita e manutenzione delle gomme, dai veicoli agricoli a quelli industriali, sportivi e da strada.

«Un pneumatico è sempre rotondo e di colore nero - esordisce Emilio Palmeri, da 47 anni alla guida della Palmeri Pneumatici (nella foto) - ma il segreto sta nella tecnologia che porta dentro e che l'automobilista in genere non vede, ma apprezza nelle prestazioni del proprio mezzo».

Un compito, quello di assicurare il massimo della sicurezza, che vi riempie di responsabilità...

«Noi da sempre siamo chiari con i nostri clienti, poiché la scelta del pneumatico è fondamentale per ottenere il massimo della sicurezza necessaria. Uno sforzo che portiamo avanti continuamente aiutando i nostri clienti a scegliere, dopo che ci comunicano le loro intenzioni ed il tipo di vettura. Alla fine raccomandiamo la manutenzione continua per evitare rischi che sono sempre dietro ogni angolo».

In che cosa consiste la manutenzione di un pneumatico?

«La prima cosa da controllare è la pressione, almeno una volta al mese, poiché se una gomma non è a pressione giusta è come se il mezzo montasse un pneumatico usurato con rischi e condizioni di sicurezza deficitarie».

E' sufficiente controllare la pressione per essere sicuri?

«Certamente no, perché occorre che il mezzo abbia una perfetta equilibratura ed un allineamento costante. Poi da circa dieci anni le gomme hanno degli indicatori di usura che l'automobilista può controllare direttamente senza venire da noi. Appena il livello della gomma scende sotto i due millimetri, si affacciano gli indicatori di colore diverso. A quel

punto è meglio intervenire».

Perché le ditte costruttrici producono gomme di serie diverse?

«Intanto i mezzi sono diversi. Ci sono quelli con spiccate prestazioni sportive, da strada e da lavoro, ma è importante anche il clima dove vengono utilizzati. Ecco perché le ditte costruttrici propongono serie diverse ed il cliente a nostri manutentori deve dire a cosa serve la gomma in modo da consigliare il migliore prodotto nel rapporto qualità-prezzo».

Tutto ciò significa che tra estate ed inverno per avere maggiore sicurezza bisogna anche adeguare le gomme delle proprie vetture?

«Esiste una direttiva ministeriale in seguito

all'entrata in vigore della legge 120 del 2010 che disciplina le dotazioni dei pneumatici nel periodo che va dal 15 novembre al 15 aprile. Da quest'anno il ministero dei Trasporti con la circolare 1049 del gennaio scorso ha chiarito alcuni punti assegnando un mese di tempo, prima e dopo, per provvedere al cambio ed evitare di incappare nelle sanzioni previste che vanno da 419 a 1.682 euro».

Questo significa anche poter contare su personale altamente specializzato.

«Le nostre maestranze ogni anno sono impegnate in continui corsi di aggiornamento professionale nei quali i fattori sicurezza e informazione del cliente, rivelano il principale obiettivo, non solo per il fruttore finale del bene venduto, ma anche per l'operatore-manutentore, il quale deve rispettare le regole e l'ambiente».

A proposito di ambiente, dove finiscono le gomme usate?

«Non è un argomento di secondaria importanza, tanto che la nostra azienda ha ottenuto due certificazioni ISO, la 9001 sulla qualità e la 14001 sulla compatibilità ambientale. Esiste per questo scopo un consorzio nazionale che ritira l'uso, il cui costo le ditte costruttrici calcolano già al momento della vendita. Lo smaltimento avviene nel rispetto delle norme sulla sicurezza e della tutela ambientale».

Una attività ed un aggiornamento continuo che la Palmeri Pneumatici svolge nella sua sede principale a Misterbianco, in corso Carlo Marx, e nell'officina in via Zenia 9 e nei due punti di vendita a Catania, in via Vincenzo Giuffrida, 177, ed in via Milano, 110, oltre ad abbracciare un territorio vasto come Sicilia e Calabria, dove trova sede a Reggio Calabria un deposito merce.

AUTOMOBILFRANCE
UNICA CONCESSIONARIA PEUGEOT

AGRIGENTO
S.S. 115 Villaggio Mosè - Agrigento
Tel. 0922 607200

CALTANISSETTA
Via Due Fontane, n° 97
Tel. 0934.593117

Caltabiano & C. S.r.l.

Via San Matteo, 127/129 Giarre-CT- Tel 095/931978
www.caltabiano.it

[AEROPORTI - LA LINEA DELL'ENAC]



«Non si può contare ancora solo sulle risorse pubbliche Gli scali vanno privatizzati»

Riggio: «Ingenti capitali per infrastrutture e nuovi vettori»

MICHELE GUCCIONE

Vorrei ma non posso. Il sistema degli aeroporti siciliani ha enormi potenzialità di crescita, ma non riesce a coglierle. Fragmentazione, localismi, chiusura alle evoluzioni del mercato sono le principali cause. Né è convinto Vito Riggio, presidente dell'Enac, che da siciliano spinge per un cambio di mentalità. A dare sostegno alle sue tesi sono i dati: gli aeroporti siciliani registrano poco più di 13 milioni di passeggeri l'anno (di cui 6 milioni a Catania, 5 a Palermo, 2 a Trapani), con una prospettiva di 20 milioni entro il 2020. Il «peso» degli scali isolani è di circa l'8% del traffico totale nazionale, che è stato nel 2013 di 150 milioni di viaggiatori. L'ulteriore trend di crescita che potrebbe essere colto è stimato dal fatto che, mentre i treni ad alta velocità funzionano bene per le tratta fino a 500 chilometri, il traffico Nord-Sud privilegia il mezzo aereo e si rivelà in forte espansione vedendo il Sud come il terzo hub nazionale dopo Milano e Roma. Gli scali siciliani potrebbero svolgere un ruolo determinante.

«Ma - osserva Riggio - ci sarebbe bisogno di cercare «con la valigia in mano» nuovi vettori aerei da portare in Sicilia. Questo non è un mestiere che si può improvvisare: ci vogliono manager di livello internazionale e ingenti capitali. Ciòe imprese inserite nei circuiti aeroportuali internazionali e che facciano rete con gli operatori e con la finanza».

Gli attuali gestori degli scali dell'Iso-

la vedono fra gli azionisti pubblici i soggetti più in difficoltà - osserva Vito Riggio - le Province regionali sono state azzurate e i Comuni soffrono dal punto di vista finanziario. Le Camere di commercio sono bravissime a fare promozione industriale, ma la gestione è un'altra cosa». L'Enac da tempo sostiene l'urgenza di privatizzare le società di gestione degli aeroporti siciliani: «Manca una politica regionale - sottolinea il presidente dell'Enac - che sia collegata al trasporto aereo e alla valorizzazione del turismo e dei beni culturali. Palermo e Catania hanno compiuto ingenti sforzi per il rifacimento delle aerostazioni e delle aree esterne. Ma ora si vede con chiarezza che fanno fatica a gestire il cambiamento e la sfida col mercato internazionale. Occorre aprire la porta al richiamo di capitali d'investimento nazionali ed esteri».

Palermo, con la Gesap, ha già avviato una procedura rigorosa di privatizzazione. Speriamo che qualcuno acquisti queste quote. Ma vendere solo Palermo è un azzardo, avrebbe senso mettere insieme Palermo e Catania e offrirli agli investitori. Ma a Catania pare che i soci pubblici stiano bene così, di privatizzare non vogliono sapere».

Il punto è che finora le cose sono andate bene perché l'Enac ha chiuso un occhio. «Ma la tolleranza - dichiara Riggio - ha senso se c'è un intervento che ha inizio. Qua si sonneccchia, si sta alla cassa del bar e non si comprende che non si può continuare a basare tutto sui fondi pubblici. Di cui non c'è più certezza». Da un lato,

I controlli
Il presidente dell'Enac, Vito Riggio, esorta da tempo gli aeroporti siciliani a cedere quote societarie ai privati per avviare le necessarie infrastrutture di sicurezza degli scali. Nella foto grande, l'aeroporto di Palermo ha rifatto la viabilità esterna



spiega Riggio, «non si hanno notizie dei fondi assegnati dalla Regione con il protocollo che firmai con l'allora presidente Raffaele Lombardo. Non si sa se ci sono ancora le risorse destinate alla sicurezza antisismica. Non vorrei, ad esempio, essere costretto a chiudere gli aeroporti di Palermo e Trapani perché non sono a norma. L'ho scritto più volte al governatore Rosario Crocetta, ma non mi ha mai risposto».

«Dall'altro lato - prosegue il responsabile dell'Enac - le norme europee sulla concorrenza vietano di utilizzare

fondi pubblici per opere infrastrutturali negli aeroporti. Questo tipo di risorse va dirottato sui collegamenti veloci con le città, anche ricorrendo in parte alla finanza di progetto, perché non si può chiedere a chi impiega un'ora e mezza per atterrare a Palermo da Berlino, di impiegare un'ora e mezza per entrare in città. Bisogna sistemare la Palermo-Punta Raisi. C'è poi un ottimo progetto per la circumetnea di Catania, per il quale Rfi deve trovare 100 milioni di euro e ci vorrebbero privati capaci di investire altri 100 milioni per spostare la pista di Fontanarossa. Invece per le opere interne agli aeroporti bisogna attirare capitali privati. Una cosa che può fare solo un gestore privato inserito nei circuiti finanziari appropriati».

In proposito, aggiunge Riggio, «Firenze e Pisa hanno ceduto il 33% a un magnate argentino che più volte aveva manifestato interesse per la Sicilia. L'investimento alla fine l'ha fatto in Toscana».

Gli scali minori sono appesi a un filo: «L'Enac ha investito sugli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa, ora li deve cedere. Alla gara per Lampedusa ha

partecipato solo la società che svolge i servizi di handling. Il tema è che le tratte sociali sono garantite in Finanziaria per il prossimo triennio, ma con un taglio. Senza questa copertura nessun vettore coprirebbe queste linee «vuoto per pieno». Anche Pantelleria, non appena sarà spostata la base militare, sarà posto in vendita». E Comiso? «E' uno scalo troppo piccolo - conclude Riggio - fa rete con Catania, è a servizio di Catania e logicamente è Catania che lo dovrà sostenere. Secondo noi servirebbe un partner industriale per entrambi».



LA SICILIA NEL PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI

d. d.) Undici aeroporti strategici e 26 scali di interesse nazionale. È quanto prevede il piano nazionale degli aeroporti, che pone le basi per un riordino degli scali italiani. Il piano suddivide il territorio nazionale in dieci bacini di traffico: per ciascuno è stato identificato un aeroporto strategico, più altri scali di interesse nazionale. Per quanto riguarda la Sicilia Orientale è Catania l'aeroporto strategico; mentre Comiso è stato classificato di interesse nazionale. Nella Sicilia Occidentale, l'aeroporto d'interesse strategico è Palermo; Trapani, Pantelleria e Lampedusa sono di interesse nazionale.

I DATI STATISTICI SUI VOLUMI DI TRAFFICO NEI PRINCIPALI AEROPORTI SICILIANI, RILEVATI DALL'ENAC NEL CORSO DEL 2013

Superata la crisi, prevale l'ottimismo E' elevata la percentuale di stranieri

L'Enac anche nel 2013 ha svolto attività di raccolta dei dati statistici sul traffico voli e passeggeri, ma anche di controllo sullo stato di avanzamento degli investimenti e sulle criticità degli scali siciliani. Ecco il quadro, che non tiene conto degli aggiornamenti dei primi mesi del 2014.

Aeroporto di Palermo

I dati relativi al 2013 parlano di 40.244 movimenti (decolli e atterraggi), pari a -6,2% rispetto al 2012 e al 3% del totale nazionale; 80,1% di aerei nazionali e 19,9% stranieri. Sono stati trasportati 4 milioni 335 mila 668 passeggeri (-5,4% rispetto al 2012) di cui 78,2% italiani e 21,8% stranieri (944.417). 217.033 persone hanno viaggiato su voli charter. Sulla tratta Roma Fiumicino-Palermo hanno viaggiato 641 mila persone.

La tratta nazionale più frequentata nel 2013 è stata la Bergamo-Palermo con 155.992 passeggeri.

Palermo ha avuto 5.050 passeggeri dall'Austria, 18.557 dal Belgio, 3.218 dalla Bulgaria, 3.923 dalla Danimarca, 272.080 dalla Francia, 199.377 dalla Germania, 158.793 dalla Gran Bretagna, 3.874 dalla Grecia, 19.340 dall'Irlanda.

Sull'aeroporto di Palermo, scrive l'Enac, «da un esame sullo stato di avanzamento degli interventi previsti nel Contratto di Programma, è emersa una parziale coerenza con il cronoprogramma previsto, con alcuni interventi sospesi o differiti nel tempo. In particolare si tratta di vari interventi di manutenzione straordinaria e soprattutto degli interventi afferenti al terminal passeggeri, che risultano sospesi in attesa della realizzazione di alcuni lavori progettuali di adeguamento sismico e di ristrutturazione, legati all'erogazione dei fondi Fas della Regione Siciliana».

Viceversa si è riscontrato «nell'ultimo anno il completamento di alcune opere molto importanti, tra cui la viabilità esterna. E' stato preso atto di un complessivo recupero dei ritardi accumulati negli scorsi anni nella realizzazione delle opere, ritardi che per la maggior parte dei casi non sono imputabili alla Società di Gestione, ma a motivazioni esterne tra cui si citano, a titolo di esempio, la procedura per l'ottenimento della VIA (Valutazione Impatto Ambientale), il fallimento di alcune ditte e, come sopra detto, da un ritardo di due anni nell'erogazione dei finan-

Aeroporto di Catania

I dati mostrano che nel 2013 ci sono stati 54.036 movimenti (decolli e atterraggi) pari a -0,6% rispetto al 2012 e al 4,1% del totale nazionale; 76,1% di aerei nazionali e 23,9% stranieri. Sono stati trasportati 6 milioni 307 mila 473 passeggeri (+2,6% rispetto al 2012) di cui 75,8% italiani e 24,2% stranieri (1.525.830). 313.264 persone hanno viaggiato su voli charter.

Sulla tratta Roma Fiumicino-Catania hanno viaggiato 773.523 persone. La tratta con l'estero più trafficata è stata la Catania-Londra Gatwick con 132.920 passeggeri.

Catania ha avuto 22.186 passeggeri dall'Austria, 33.968 dal Belgio, 1.813 dalla Bulgaria, 1 da Cipro, 20.268 dalla Danimarca, 2.576 dall'Estonia, 13.689 dalla Finlandia, 125.343 dalla Francia, 482.943 dalla Germania, 146.624 dalla Gran Bretagna, 13.475 dalla Grecia, 20.598 dall'Irlanda.

Per quanto riguarda l'aeroporto di

Catania, l'Enac evidenzia «uno spostamento temporale della maggior parte delle opere previste per il 2013, per un complessivo investimento per l'anno 2013 dai circa 14 milioni di euro previsti a circa 17 milioni di euro effettivamente consentiti. Tale aumento di importo è dovuto principalmente all'inserimento di interventi di manutenzione straordinaria non previsti nel programma degli interventi di cui al Contratto di Programma stipulato tra Enac e gestore».

«In particolare - aggiunge l'Enac - risultano in ritardo gli interventi di sistemazione dei parcheggi e di adeguamento della viabilità di accesso, la ristrutturazione dell'edificio "Morandi" e l'ottimizzazione energetica delle infrastrutture. Viceversa è stato concluso l'importante intervento di riqualificazione della pista, dei raccordi, delle testate e della strip, ed il ripristino delle opere dequalificate della aerostazione».

«Nella maggior parte dei casi - osserva l'Enac - i ritardi sono legati a motivazioni esterne alla SAC S. p. A., come ad esempio la diminuzione significativa del traffico passeggeri e il procrastinarsi dell'ottenimento delle autorizzazioni di vari Enti».

Aeroporto di Trapani

I dati evidenziano che a Trapani nel 2013 ci sono stati 15.621 movimenti (decolli e atterraggi) pari a +17,5% rispetto al 2012 (1,2% del totale nazionale). Sono stati trasportati 1 milione 877 mila 827 passeggeri, di cui 68,2% italiani e 31,8% stranieri.

M. G.

IL «SERVIZIO DI VEGLIA» PER IL CONTROLLO DELLE CENERI VULCANICHE IN ATMOSFERA

Le nubi di cenere vulcanica costituiscono un grave pericolo per il traffico aereo. Possono causare seri problemi al velivolo sino al blocco dei motori. Poiché i radar montati sui moderni aerei non sono in grado di rilevare, se non in rari casi, il sottile materiale piroclastico nell'atmosfera, la responsabilità d'allerta in caso d'eruzione vulcanica è affidata alla torre di controllo e cioè all'Ufficio di veglia meteorologica invia messaggi tempestivamente. Il «servizio di veglia» funziona a livello internazionale ed è organizzato attraverso uno stretto coordinamento tra comunità vulcanologiche, meteorologiche e di aviazione. Sono stati istituiti 9 Centri di informazione sulle ceneri vulcaniche. Il compito principale dei Centri, ciascuno nell'area di competenza (in Italia è operativo quello di Milano), è localizzare e prevedere lo spostamento delle nubi di cenere vulcanica che possono rappresentare un potenziale rischio. E provvedono a informare gli aeromobili in volo o che pianificano di volare in zone a rischio. Le fonti di informazione sono costituite dagli osservatori vulcanici, da riporti di volo, da immagini da satellite e da modelli numerici di traiettorie di nubi vulcaniche basati sui venti. Per l'Etna il compito di effettuare l'osservazione della nube di cenere vulcanica, è stato delegato all'Aeronautica militare che si avvale della stazione meteorologica di Catania-Sigonella. Al contempo,

l'unità di crisi operativa nello scalo catanese di Fontanarossa fa riferimento ai rilievi costanti dell'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia (Ingv) che da anni si occupa del problema, sviluppando metodi e sistemi di ricerca all'avanguardia a livello mondiale. E' proprio in base a tali informazioni che l'unità di crisi di Fontanarossa, di volta in volta in caso di presenza di cenere nell'atmosfera decide meno la chiusura dello spazio aereo di propria competenza. Tra gli esperti, del resto, sono ancora vivi i fantasmi di un nemico ruvido e polveroso che nell'estate del 2001, nell'inverno del 2002-2003 e nel 2006 mise in ginocchio il traffico aereo da e per Catania. Ancora di recente, in più riprese la nube vulcanica ha fatto la sua ricomparsa, costringendo l'unità di crisi a chiudere di volta in volta lo spazio aereo. Le particelle di materiale piroclastico di dimensioni più piccole possono permanere nell'atmosfera per giorni e, trasportate dai venti, percorrono notevoli distanze. La cenere vulcanica è composta da silicati, soprattutto di alluminio e magnesio. Una volta ingerite dai velivoli, fondono nella camera di combustione dei moderni motori jet. Solidificano quindi sulle palette e sulle parti in movimento delle turbine riducendo le prestazioni del motore fino a provocarne il blocco totale.

ALFIO DI MARCO

Il tallone d'Achille

Aeroporti privi di collegamenti ferroviari

(d. g.) Parlare di aeroporti in Sicilia significa anche misurarsi col «gap» infrastrutturale che i passeggeri, (locali e stranieri) sono costretti a subire per raggiungere i 4 principali scali, ma anche per lasciarli in direzione delle grandi città. Ad oggi risulta del tutto inadeguata l'offerta su ferro, per agevolare gli spostamenti degli utenti dei 4 aeroporti di Punta Raisi, Fontanarossa, Birgi e Comiso. Mancano i collegamenti ferroviari Catania-Fontanarossa, Fontanarossa-Comiso, Comiso-Ragusa, Trapani-Birgi e Birgi-Punta Raisi.

L'obiettivo della Regione è quello di creare integrazione fra 2 poli: quello orientale (con Catania e Comiso), e quello occidentale (con Palermo e Trapani).

Tutto ciò andrà a vantaggio dei passeggeri: i 2 poli interagiranno per incrementare i servizi. Basti pensare, ad esempio, al caso di Trapani: Birgi non è in competizione con Palermo poiché le compagnie low-cost permettono un mercato che non contrasta col «Falcone Borsellino». Allo stesso tempo, lo scalo di Comiso potrebbe configurarsi in futuro come «aeroporto-cargo», l'unico del Sud Italia per il traffico merci. Ciò andrà a vantaggio anche del futuro interporto di Termini Imerese, i cui lavori partiranno a breve.

L'aeroporto di Palermo per il secondo anno consecutivo è stato promosso da Bruxelles come scalo di 1^a fascia, inserito nella «Top Ten» degli scali italiani che compongono la «Core Network Ten-T», ovvero la Rete Trans-Europea dei Trasporti «Scandinavia-Mediterraneo». Lo scalo di Fontanarossa al momento resta nella «Comprehensive Network»; Lampedusa e Pantelleria sono inseriti tra gli «indispensabili per la continuità territoriale».



[AEROPORTI - CATANIA]

Bonura: «La città dista solo 6 km: si integri meglio con Fontanarossa»

Il presidente Sac: «Avere più ricavi per le infrastrutture»

TONY ZERMO

Salvatore Bonura, nuovo presidente della Sac, sa benissimo che un aeroporto dove non si vedono gru, è un aeroporto che non guarda al futuro, come diceva l'ex ad Vittorio Fanti. «Noi abbiamo bisogno - dice - di realizzare l'allungamento della pista portandola a 3000 metri in modo da consentire anche i voli transcontinentali e per far questo necessita anche di abbassare per un certo tratto la linea ferrovia e costruire anche la stazione ferroviaria dedicata allo scalo. Ma questo non può farlo la Sac con i suoi mezzi, ovviamente, ci vuole l'intervento del governo nazionale e dell'Unione europea».

Ci vorrebbero 200 milioni. L'Unione europea ha sempre detto di essere pronta a finanziare i progetti avanzati. Allora il ritardo è dell'Italferr che deve fare il progetto?

«La cosiddetta rete trasporti integrata europea, la Ten-T, è costituita da due livelli, il livello "core" che rappresenta gli interessi strategici dell'Europa che quindi è ente finanziatore, e il secondo livello "comprehensive" finanziabile dal governo nazionale e da quello regionale. Con riferimento a Fontanarossa il ministro Lupi ha dato garanzie e i soldi si possono avere se c'è una progettazione adeguata».

Vuol dire che bisogna mettere insieme governo nazionale e regionale, Ferrovie, Sac eccetera e questo diventa un problema.

«Un problema superabile perché Fontanarossa è stato giustamente considerato "strategico" sul piano nazionale e quindi i soldi prima o poi arriveranno: come

tutti sanno il nostro è un aeroporto che supporta la mobilità di milioni di siciliani e che serve sette province su nove».

Ma essendo Fontanarossa uno scalo strategico non è automaticamente "core"?

«sarà "core" quando la lista dei grandi aeroporti europei sarà modificata».

Il che ci sembra un assurdo, perché Fontanarossa va sui 7 milioni di passeggeri, presto sarà dichiarato strategico nel piano aeroportuale italiano di prossima presentazione, ma per Bruxelles non è "core". Il governo dovrebbe sollecitare l'Unione europea per raffidicare questa stortura, con Palermo che è "core" pur avendo meno passeggeri.

«Debbi dire che su questo si stanno muovendo le massime Istituzioni, il Comune di Catania, la Regione, i nostri parlamentari. Dovremmo farcela a portare a casa il risultato».

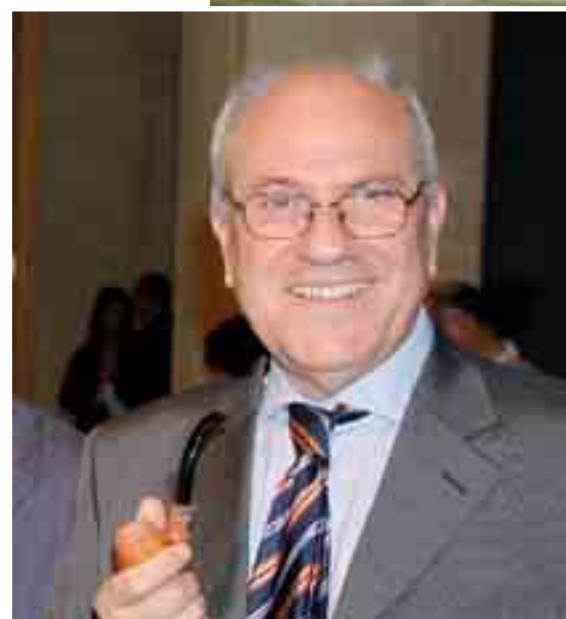
Forse c'è il problema che a Bruxelles la struttura della Regione è un po' sguar-data.

Secondo me, il problema non è quello della struttura regionale a Bruxelles, perché non si tratta di questioni risolvibili da parte di una struttura tecnica, ma di problemi da affrontare innanzitutto sul piano politico. Quindi è il nostro governo che deve mettere tutto il suo peso in questa vicenda».

D'accordo, ma il nostro governo tra-scura i problemi siciliani. Quando interravai il vicepresidente dell'Unione europea Antonio Tajani qui chiesi perché l'alta velocità era stata assegnata alla Napoli-Bari e non alla Salerno-Reggio Calabria e quindi al Ponte sullo Stretto e alla Sicilia, lui rispose che era stato il governo italiano a volerlo.

L'obiettivo

Salvatore Bonura, presidente della Sac, auspica la realizzazione delle infrastrutture. A fianco, una veduta dell'aeroporto catanese di Fontanarossa



«Dice dei dati di fatto. Sul Ponte dello Stretto l'Unione europea era pronta a dare il suo contributo, poi è stato il governo italiano a fare un passo indietro. Anche il finanziamento per l'alta velocità Napoli-Bari è stato il governo italiano a chiederlo, escludendo tutto il resto. Purtroppo è una realtà amara che appartiene a decisioni assunte da altri governi, non dall'esecutivo Renzi».

Comunque, etichette a parte, il futuro di Fontanarossa è assicurato dall'imponente flusso di passeggeri.

«Noi gestori aeroportuali abbiamo bisogno di intraprendere vie assolutamente inedite per continuare a generare utili. Non solo attrarre nuove compagnie e

nuove frequenze, ma anche come seconda linea strategica rendere più incisivi i servizi al passeggero. Il che significa spingere in maniera consistente il settore "non aviation". In questi anni abbiamo fatto molta strada, ma l'incidenza dei ricavi "non aviation" è al 30%, mentre negli altri scali europei hanno superato la soglia del 50%».

Ma questo a cosa si deve?

«Si deve al fatto che il nostro è un aeroporto di destinazione e non di transito, e non essendo di transito i passeggeri si fermano pochissimo tempo e senza voglia di entrare nei negozi dell'aeroporto, di vedere cosa espongono, di acquistare qualche regalino. Se Fontanarossa fosse

SEMPRE PIÙ ROTTE ESTERE: IL 2014 APRE ALLA TURCHIA

La grossa novità del 2014 per l'aeroporto di Catania è l'arrivo della Turkish Airlines, con un collegamento diretto plurisettimanale con Istanbul ormai imminente (partirà da maggio). La capitale finanziaria e culturale della Turchia è una meta molto richiesta sia per turismo che per affari e apre collegamenti con il mercato asiatico. Da Catania vi saranno offerte e destinazioni sempre più attrattive anche con Air Berlin, Alitalia/Air One, Scandinavian Airlines, Volotea e Vueling. Fra le nuove rotte Amsterdam, Berlino, Dusseldorf, Londra, Parigi Orly, Praga, Stoccarda, Stoccolma e Vienna.

consentire investimenti per migliorare le strutture».

Il Comune non si era impegnato a cedere il terreno vincolato ad attività aero-portuali?

«Certo, e con questo entrare nella Sac, cosa che doveva avvenire già in prima battuta. Il fatto è che per anni non ci si è messi d'accordo sulla stima del terreno, cosa che dovrebbe essere anche facile: c'è un perito, valuta il terreno e fa il prezzo. Ora, con il sindaco Enzo Bianco, le divergenze si stanno appianando e Palazzo degli Elefanti entrerà nel pacchetto azionario della Sac. Anche perché il Comune fuori dal grande aeroporto della sua città non ha senso».

La scheda

Lo scalo di Catania è la porta della Sicilia

Lo scalo aereo di Catania Fontanarossa è l'ingresso più naturale per la Sicilia centro orientale, terra prega di arte e cultura, sicuramente fra le più interessanti e ammirate al mondo da parte dei turisti. Da Catania, in breve e con poca fatica, si può arrivare sull'Etna, patrimonio Unesco dell'umanità, ma anche, andando verso Nord, a Taormina e a Giardini Naxos, verso Sud a Marzamemi e a Siracusa e, verso Ovest, ai templi greci di Agrigento (altri siti Unesco). La Sicilia non è solo natura, archeologia e arte, ma anche imprenditorialità, finanza, capacità di business. E infatti Fontanarossa è programmato per gestire un volume di traffico di oltre sei milioni e mezzo di passeggeri l'anno. Non sono tutti turisti, ma anche molti uomini d'affari e imprenditori. L'aeroporto di Catania serve 7 province su 9 dell'Isola e, assieme a quello di Comiso (gestito dalla Soaco Spa, partecipata da Sac tramite Intersac), rappresenta un sistema integrato di trasporti già molto competitivo a livello nazionale, con ampi margini di crescita a livello internazionale. Obiettivo rilevante è ora fare conoscere in maniera compiuta la dimensione sociale dell'aeroporto di Catania, fra i più importanti d'Italia, ma anche sviluppare la consapevolezza della comunità locale sul ruolo che può avere nei processi di rilancio dell'area, in sinergia con Comiso. L'aeroporto è anche laboratorio di idee, per accogliere la pluralità di suggerimenti di forze sociali, istituzionali, intellettuali e cittadini tutti. Con lo sguardo fisso al domani del territorio, la cui ricchezza è la ricchezza dei giovani siciliani e la loro più concreta possibilità di futuro».

L'AD DELLA SAC: «SI APRE UNA STAGIONE DI FORTE CRESCITA. IL NOSTRO IMPEGNO ANCHE PER LO START UP DI COMISO»

Mancini: «L'aeroporto da solo non basta per fare turismo ci vuole il contesto»

Istat, il solo incremento di traffico internazionale connesso alla politica commerciale promossa da Sac ha generato nel 2013 un indotto pari a circa 18 milioni di euro».

La maggior parte dei nuovi collegamenti riguarda la Germania?

«Non solo la Germania, intanto sta partendo il nuovo collegamento diretto con Istanbul che già ha fatto registrare un notevole volume di prenotazioni con Turkish Airlines. Ciò apre il traffico a tutto il settore asiatico, perché l'hub di Istanbul consente di entrare in tutta una rete di traffico senza essere costretto a fare tappa a Fiumicino. Cer-

to anche il volume di traffico con la Germania sarà consistente, ma ci saranno anche Madrid, Marsiglia, Eindhoven, Manchester, Londra Luton e altri scali».

In sostanza il vuoto lasciato dalla cata-nese Wind Jet è stato ampiamente colmato.

«Certamente, considerando tra l'altro che Wind Jet operava soprattutto sul mercato interno. Ora Catania ha per Fiumicino frequenti voli di compagnie aeree con tariffe concorrenziali, mentre si sviluppano al contempo le rotte internazionali da e per Fontanarossa». Questo sforzo di sviluppo internazio-

nale riguarda anche Comiso?

«Assolutamente sì, perché il nostro è un sistema integrato poggiato su due aeroporti. Su Comiso abbiamo speso molto, lavora con intelligenza l'amministratore delegato, Enzo Taverniti, e abbiamo accompagnato questa fase di start up con i nostri migliori assistenti e tecnici. Ma anche per Comiso vale la stessa avvertenza per Fontanarossa. Mi diceva Taverniti che compagnie di charter sarebbero pronte ad andare a Comiso, solo che il territorio non è sufficientemente attrezzato per la politica turistica. Ripeto il concetto: l'aeroporto è una struttura essenziale, ma

intorno si deve sviluppare il contesto».

Per tornare a Fontanarossa quali opere avete programmato?

«Intanto abbiamo già realizzato l'importante investimento del rifacimento della pista di volo. A brevissimo partirà il raddoppio in elevazione del grande parcheggio della Sac, che avrà un piano in più e la cui copertura sarà con i pannelli fotovoltaici. Poi abbiamo in corso di realizzazione, nella vecchia aerostazione arrivi, una struttura dedicata all'Expo 2015 con una vetrina dei prodotti siciliani, uno spazio per l'arte e l'artigianato di qualità e soprattutto un collegamento con il territorio per la sua fruizione turistica. Lo scopo è insomma quello di fare conoscere e valorizzare le peculiarità del territorio attraverso i prodotti alimentari e non solo».

Ma a che punto è la vecchia aerosta-zione Morandi?

«Abbiamo già pronto un progetto che ha la sua tempistica di realizzazione, legato quindi alla crescita del traffico. Le opere si fanno quando servono, altrimenti si pone un costo inutile a carico del sistema e dei passeggeri».

Ci sono poi i terreni che appartengono al Comune, ma sono vincolati alle attività aeroportuali.

«Penso che oggi con il sindaco Bianco vi siano le condizioni per chiudere la questione. Abbiamo su quel terreno un progetto per il parcheggio multi-piano proprio davanti agli accessi dell'aeroporto al posto dell'attuale campo di calcio. Faremo questo e gli altri lavori necessari allo sviluppo di Fontanarossa. Per fortuna il bilancio ci assiste, avremo quindi le risorse per andare avanti con fiducia».



UNA VEDUTA AEREA DI FONTANAROSSA

GAETANO MANCINI

[AEROPORTI - PALERMO]

MONDO
trasporti

Il 2014 parte in crescita l'aerostazione cambia volto per l'internazionalizzazione

Giambrone (Gesap): «Trattiamo con vettori arabi e cinesi»

DANIELE DITTA

Traffico passeggeri in crescita, nuove basi aeree in pochi mesi, un'aerostazione che sta per cambiare volto: il 2014 per il «Falcone-Borsellino» di Palermo «sarà un anno importante, decisivo per il futuro dell'aeroporto». Parola di Fabio Giambrone (nella foto piccola), presidente della Gesap, la società che gestisce lo scalo.

Volato e passeggeri

Il primo trimestre si è chiuso con l'aumento di quasi 34 mila passeggeri in transito dall'aeroporto rispetto allo stesso periodo del 2013. Un trend confermato anche ad aprile: lo scorso weekend, in concomitanza con le festività di Pasqua, la Gesap ha registrato un incremento del 25% degli aerei che hanno toccato lo scalo palermitano; mentre i passeggeri in transito hanno fatto segnare un +35% rispetto al periodo pasquale del 2013. Francia (Parigi, Bordeaux, Marsiglia) Inghilterra (Londra) e Spagna (Barcellona, Siviglia) le mete preferite dai palermitani. In generale, le buone performance dell'aeroporto hanno confermato la tendenza alla crescita, sia in termini di voli sia per il transito di passeggeri, inaugurata a partire dallo scorso gennaio. «Il trend positivo continuerà anche nei mesi di giugno, luglio e agosto» - afferma Giambrone -. A fine anno, secondo le stime, l'aeroporto di Palermo farà registrare un incremento di 600 mila passeggeri rispetto al 2013. Questi numeri indicano che

il territorio palermitano è di forte richiamo per i turisti. Ma anche per le compagnie aeree che hanno deciso di investire sul «Falcone-Borsellino»: negli ultimi mesi sono state aperte tre nuove basi aeree: Vueling, Ryanair, AirOne. In più c'è stato un incremento dei voli effettuati da Volotea. L'incremento dei voli e dei passeggeri è frutto del lavoro fatto in questi mesi, avviato dal Cda in carica per il rilancio dell'aeroporto».

Prospettive future

Come noto, la Gesap ha avviato il processo di privatizzazione dell'aerostazione. In atto, una commissione è al lavoro per scegliere l'advisor che dovrà stabilire il prezzo minimo di vendita del pacchetto azionario (pari al 53%) che i soci pubblici Comune e Camera di commercio hanno deciso di mettere sul mercato. «Il management della Gesap - sottolinea il presidente Giambrone - ha tutto l'interesse a consegnare ai privati che subentreranno nella gestione dell'aeroporto, una società efficiente e con i conti in ordine. A giugno chiuderemo il consultivo 2013 in pareggio, dopo anni in cui i bilanci hanno sempre registrato perdite». Un buon viatico per guardare al «domani» con più serenità: «Il nostro obiettivo - aggiunge il numero uno della Gesap - è quello di inserire Palermo in un circuito internazionale che consenta allo scalo di acquisire sempre maggiore importanza e produrre effetti benefici per il turismo. L'aeroporto di Palermo è una porta d'ingresso per la Sicilia: una delle ragioni per cui lo scalo suscita grande



interesse. In atto ci sono contatti e interlocuzioni con operatori cinesi e arabi per accrescere il ruolo dello scalo in un'ottica internazionale».

Nuove infrastrutture

Già oggi Palermo si colloca tra i primi dieci aeroporti internazionali. «Ecco perché - spiega il presidente della Gesap - il nostro impegno è mirato a fornire servizi adeguati». Il programma di ammodernamento prevede dal 2014 al 2019 investimenti pari a 82,7 milioni. Si tratta dei fondi stanziati per le opere in corso; mentre altri 62,9



milioni riguardano investimenti in fase di progettazione (inizio dei lavori nel 2015). «Con queste opere - prosegue Giambrone - l'aeroporto avrà un profilo diverso, corrispondente alla crescita registrata in questi ultimi mesi. Contiamo di rispettare tutte le scadenze programmate: è un impegno preso con i cittadini e i passeggeri. Un mese fa sono stati completati i lavori all'area partenze, a giugno sarà il turno della viabilità arrivi, a dicembre sarà consegnata la nuova hall arrivi e la palazzina servizi». Nel progetto di risistemazione della hall arrivi

s'inserisce anche la rifunzionalizzazione del piano terra dell'aerostazione. L'intervento consiste nella realizzazione di una nuova facciata sul curb arrivi con una pensilina aggettante per tutto il fronte dell'aerostazione. Il progetto verrà riquadrato con la demolizione della ringhiera e la ricostruzione del muretto fino al secondo livello. La nuova facciata, in vetro e pietra di Sicilia, darà una nuova immagine dell'aeroporto, che potrà contare pure su un nuovo centro direzionale, dove verranno trasferiti gli uffici amministrativi. Ciò consentirà di li-

berare una serie di spazi, a vantaggio dei passeggeri. Le gare d'appalto per ammodernare l'aeroporto sono state passate al setaccio da forze dell'ordine e magistratura (si sono pure aggiunti gli ispettori prefettizi) per evitare infiltrazioni mafiose e fare luce sui ritardi del passato. Decisiva la collaborazione della Gesap che ha dato l'input ai controlli. L'inchiesta della Procura ha sollevato polemiche sul vecchio management. «La magistratura farà il suo corso - conclude Giambrone - noi lavoreremo per il bene dell'aeroporto».

E' IN CORSO L'ESAME DELLE DIECI OFFERTE PERVENUTE. LA SOCIETÀ VINCITRICE AVRÀ 60 GIORNI PER STABILIRE IL VALORE DI VENDITA

Avanti tutta sulla privatizzazione dell'aeroporto «Falcone-Borsellino». Entro fine maggio dovranno essere scelti l'advisor, l'organismo indipendente che dovrà stimare il valore minimo di vendita della Gesap. Ovvero una soglia al di sotto della quale i privati che si sfideranno per aggiudicarsi la gestione dello scalo palermitano non potranno scendere.

Sul tavolo della commissione istituita ad hoc in seno alla società (come prevede la legge) ci sono dieci offerte, presentate da altrettanti studi professionali di assistenza tecnico-finanziaria. L'advisor selezionato sarà chiamato a valutare in sessanta giorni il valore della Gesap. O meglio, del 53% delle azioni. A tanto infatti ammontano le quote che verranno messe sul mercato da Camera di commercio e Comune di Palermo, due dei tre soci pubblici dell'aeroporto. Come noto, invece, la Provincia (che detiene il 41%) ha messo il freno.

Ma come si è arrivati a questo punto? «A febbraio del 2013 - spiega Roberto Helg, presidente della Cciaa (nella foto) - la Giunta camerale ha deliberato la cessione delle quote. Dopo aver ottenuto tutti i risultati programmati, abbiamo deciso che era giunto il momento di passare la mano ai privati». I risultati di cui parla Helg, che attualmente siede nel Cda della Gesap, sono il piano e la gestione quarantennale dello scalo (comprensivo di investimenti) e l'adeguamento delle tariffe aeroportuali a favore dell'ente gestore. «Il Comune - aggiunge - ci ha seguito in questo percorso; la Provincia invece, dopo l'iniziale sì, ha fatto marcia indietro. Palazzo Comitini, proprio quando eravamo in procinto di pubblicare il bando, ha fatto sapere agli altri soci di voler conoscere il valore di Gesap prima di vendere le sue quote». Tutto da rifare. Il Comune, che aveva deciso di trattenere il 10% delle quote, è stato costretto a scendere all'1% in modo tale da mettere sul mercato il pacchetto di mag-

Roberto Helg: «Camera di commercio e Comune hanno deciso di uscire di scena perché portare turisti a Palermo e in Sicilia non è il nostro mestiere. Lo scalo sarà tra i più importanti del prossimo decennio e sono sicuro che si faranno avanti operatori qualificati»



vocato Petrigni.

«L'esame delle buste - dice Helg - è abbastanza lungo e verrà concluso con la pubblicazione di una graduatoria. L'advisor avrà sessanta giorni di tempo per dare il suo risponso sul valore di Gesap e preparare il bando per la privatizzazione». Seguono i tempi tecnici per espletare la gara. Chi vincerà, acquisirà automaticamente il 53% delle quote, ovvero la maggioranza del pacchetto azionario. In sostanza, diventerà il nuovo gestore dell'aeroporto «Falcone-Borsellino» per i prossimi quarant'anni.

E la Provincia di Palermo? Entro fine mese dovrà versare l'aumento di capitale: in totale circa 10 milioni di euro. Comune e Cciaa ne hanno già sborsato rispettivamente 7,5 e 6 milioni. Palazzo Comitini ha atteso l'approvazione del bilancio dell'ente, da parte del commissario straordinario Domenico Tucci, per compiere questo passo. L'aumento di capitale vale il 4% delle azioni.

Cciaa e Comune sono già proiettati al futuro: ad uno scalo moderno e rinnovato in mano ad una società privata che riesca ad inserire Palermo in un circuito turistico internazionale. «Usciamo di scena - conclude Helg - perché portare turisti a Palermo, e quindi in Sicilia, non è il nostro mestiere. Come da bando, le offerte dovranno arrivare dal mondo aeroportuale. Lo scalo sarà tra i più importanti del prossimo decennio perché è un hub strategico nel Mediterraneo. Sono convinto che arriveranno offerte consistenti e che si faranno avanti operatori qualificati. La Gesap sceglierà il migliore, nell'interesse di tutti».

D.D.

Tempi brevi per la privatizzazione imminente la nomina dell'advisor

gioranza. È stata così necessaria una nuova deliberazione sia di Palazzo delle Aquile sia della Camera di Commercio, che hanno dato incarico alla Gesap di predisporre un nuovo bando per la scelta dell'advisor. Bando pubblicato lo scorso mese di febbraio e scaduto a marzo. Ed eccoci ai giorni nostri, con la commissione interna al lavoro. Ne fanno parte il capo dell'ufficio amministrativo della Gesap, dottor Abbate, e due componenti dell'ufficio legale, gli avvocati Pellella e Tripisciano. Il Rup (Responsabile unico del procedimento) è il capo dell'ufficio legale della Gesap, av-

DAL CONSORZIO AUTONOMO PER L'AEROPORTO AL «FALCONE E BORSELLINO»

Correva l'anno 1953 quando viene costituito il «Consorzio autonomo per l'aeroporto di Palermo»: inizia qui la storia dello scalo di Punta Raisi (intitolato poi ai giudici Falcone e Borsellino) che, dopo numerose vicissitudini, polemiche e proteste, è entrato in esercizio all'inizio dell'anno 1960. Ben presto però la configurazione dell'aeroporto - realizzato con due piste parallele, di cui una strumentale ed una di rullaggio - è stata rivista. Il motivo? L'operatività dello scalo risultava penalizzata a causa dei venti. Si è presa così la decisione di realizzare anche una pista trasversale, progettando al contempo una nuova aerostazione. Che, però, ha visto la luce soltanto negli anni 90. Frattanto nel 1985 viene costituita la Gesap, che ha operato fino al 1994 quale unico prestatore dei servizi di assistenza a terra (handler) dello scalo di Palermo, la cui gestione è rimasta direttamente in capo allo Stato ed esercitata tramite l'Enac. Nel 1994, la società è diventata titolare della concessione ventennale per la gestione parziale dello scalo, limitatamente alle aree situate in land side (aerostazione e relative pertinenze). Nell'aprile 1999, Gesap ha ottenuto l'immissione anticipata nella gestione dell'air side e, specificamente, delle infrastrutture di volo (piste, raccordi, bretelle, via di rullaggio ed apron). Dopo aver operato nel maggio del 2005 il trasferimento del ramo d'azienda del settore handling passeggeri alla controllata Gh Palermo spa, la Gesap ha ottenuto ad agosto 2007, la concessione quarantennale della gestione totale dell'aeroporto. Nel luglio del 2010, il Cda dell'Enac ha approvato il contratto di programma di Gesap: si tratta del principale strumento di programmazione e di regolazione delle dinamiche tariffarie per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali, sulla scorta del piano degli investimenti e delle previsioni di traffico. Il 3 agosto dell'anno successivo è arrivato il via libera dal Cipe, ma per registrare la deliberazione alla Corte dei conti ci sono voluti circa 5 mesi. Solo il 18 gennaio 2012 è stato possibile sottoscrivere il contratto di programma tra Enac e Gesap, presupposto indispensabile per l'adeguamento delle tariffe aeroportuali. Che però - a causa di alcuni intoppi burocratici - sono entrate in vigore effettivamente il 19 settembre 2012. Il resto è storia recente, con la decisione da parte di due dei tre soci pubblici (Camera di commercio e Comune di Palermo) di mettere sul mercato la Gesap. La Provincia al momento non cederà le sue quote. Dopo la nomina dell'advisor, il processo di privatizzazione prevede la pubblicazione del bando di vendita del 53% delle azioni della società.

D.D.

IL FUTURO DELLA GESAP

Lo scalo di Palermo suscita già l'interesse di vari players esteri

d.d.) La privatizzazione della Gesap, la società che gestisce lo scalo di Palermo, fa già gola a vari players internazionali del settore aeroportuale. Tra chi ha puntato gli occhi sul «Falcone-Borsellino» ci sarebbero cinesi, arabi e russi, una cordata italiana e un grande gruppo sudamericano. Quest'ultimo due, secondo indiscrezioni, sono i soggetti che finora avrebbero manifestato più interesse. Stiamo parlando del fondo F2i, dell'ex amministratore delegato di Autostrade per l'Italia Vito Gamberale, partecipato da banche come Intesa, Unicredit e dalla Cassa depositi e prestiti, che già controlla Napoli, Firenze, Torino. Ma soprattutto dell'imprenditore armeno-argentino Eduardo Eurnekian, che possiede azioni di una cinquantina di aeroporti nel mondo, la maggior parte dei quali in America Latina. Eurnekian è già «entrato» nella compagnia societaria dell'Airgest (la società che gestisce l'aeroporto di Trapani-Birgi), dimostrando interesse ad investire in Sicilia, considerata uno «snodo» fondamentale dei traffici aerei tra l'Europa e l'Africa. A sondare il terreno in Gesap, precedentemente erano stati professionisti legati agli Emirati Arabi e a fondi d'investimento con sede ad Abu Dhabi e Dubai. Fly Emirates e Air Qatar, inoltre, da tempo cercano poi una piattaforma logistica nel Mediterraneo e sarebbero interessati a un eventuale sbarco in Sicilia: Palermo è l'unico scalo ad avere una pista per fare atterrare i colossi dell'aria di queste due compagnie. Per la presentazione delle offerte bisognerà però attendere il lavoro dell'advisor e il bando vero e proprio per la privatizzazione.



[AEROPORTI - TRAPANI, LAMPEDUSA E PANTELLERIA]

Birgi, accordo raggiunto Ryanair resta al «Florio» e i Comuni contribuiscono

Il rilancio dello scalo, in bilico per qualche mese, è assicurato

MARIZA D'ANNA

L'aeroporto "Vincenzo Florio" di Birgi da solo compone la fetta più alta del Pil della provincia. E non si tratta di un'esagerazione. Da Birgi passa l'economia turistica di un territorio per tanto tempo relegato all'estremo lembo della Regione, suddito della sua territorialità, isolato per necessità da una rete di trasporti sempre insufficiente che solo da qualche anno, oggi grazie anche all'arrivo di Msc Crociere al porto, sta avendo un robusto rilancio. Dall'apertura dello scalo alle compagnie low cost, sostanzialmente solo all'irlandese Ryanair, la provincia ha fatto un grande balzo in avanti, economico, grazie ad un flusso turistico quasi costante ma anche di promozione e d'immagine. Ecco perché quando oggi si tentenna sul suo futuro – come è accaduto dopo la soppressione degli enti Province e l'uscita di quella trapanese dall'Airstart, la società di gestione dello scalo – l'economia turistica trema. Da quando il «Florio» è stato scelto come hub da Ryanair, se si detraggono i sei mesi di parziale chiusura a causa della guerra in Libia (la pista e la torre di controllo sono di proprietà militare, "prestati" all'aeronautica civile), ha concluso sempre in attivo.

Le destinazioni nazionali ed europee sono aumentate nel tempo fino a chiudere il 2013 con l'attivo di 1.878.557 passeggeri. L'obiettivo di Salvatore Castiglione, oggi presidente della società di gestione è quello di superare quota due milioni, e il 2014

sarà un importante banco di prova. Uno studio di Uniontrasporti-Iccsai, curato per Unioncamere, conferma l'importanza dello scalo: «Se venissero meno gli aeroporti italiani con traffico inferiore a due milioni di passeggeri ci sarebbe uno spostamento di ricchezza dalle aree meno sviluppate a quelle ricche, accentuando il divario economico e sociale già fortemente esistente nel nostro Paese». Sotto i due milioni di passeggeri ci sono aeroporti come Alghero (1.563.908 passeggeri nel 2013), Brindisi (1.992.722 passeggeri), ma anche scali internazionali come Firenze che l'anno scorso ha registrato 1.983.268 passeggeri. Birgi, in questo panorama, è un aeroporto privilegiato per i turisti perché accoglie l'80 per cento di coloro che intendono visitare la provincia. E questa secondo lo studio, è una delle percentuali più alte. Il «Vincenzo Florio» è stato monitorato da uno studio commissionato alla società Kpmg.

«Per fornire un'idea dell'impatto derivante dall'incoming aeroportuale tra il 2008 e il 2011 – scriveva Airstart, presentando lo studio – si sottolinea come la sola spesa turistica diretta e il successivo Pil attivato sul territorio, ha veicolato nell'area oltre 900 milioni di euro». Una cifra inimmaginabile qualche anno fa che ha consentito negli ultimi periodi un rilancio in varie direzioni, prima quella dell'uscita definitiva dall'isolamento territoriale. Il presidente Castiglione è soddisfatto dei risultati e soprattutto dell'accordo firmato e ora consolidato con Ryanair e, se avverte che



i primi numeri del 2014 hanno registrato una lieve flessione, sottolinea anche come «è fisiologico che sia così in un periodo di bassa stagione». L'accordo con Ryanair raggiunto a Roma è arrivato subito dopo quello che il presidente della Camera di Commercio Pino Pace ha siglato con la società A. M. S. che si occuperà della promozione del territorio e metterà in atto l'azione di co-marketing, sostenuta da tanti Comuni che hanno aderito e contribuito economicamente. L'ente camerale ha svolto la funzione di cabina di regia delle ammi-

nistrazioni locali che hanno dato il loro impegno finanziario di circa un milione e 900 mila euro. Adesso toccherà alla A. M. S. il compito di gestire la comunicazione e il marketing della compagnia irlandese e definire le strategie di promozione della provincia.

Nell'accordo di co-marketing tra Comuni e la Camera di Commercio che dà solidità all'intesa triennale con Ryanair, il prefetto Leopoldo Falco ha avuto un ruolo di rilievo nell'azione di coordinamento dei Comuni. L'intesa con A. M. S. ha aperto le



IL 2013 SI È CHIUSO CON NUMERI SODDISFACENTI

I numeri che Birgi ha sfornato nel 2013 sono stati molto soddisfacenti: i passeggeri «nazionali» sono stati 1.279.972, quelli «internazionali» 596.828. Il picco si è avuto a giugno, luglio e agosto, quando hanno sfiorato in un mese i 150 mila. I primi tre mesi del 2014, dopo aver raggiunto l'accordo con la compagnia irlandese (e qualche destinazione in meno) si attestano su una media di 70 mila quelli nazionali (201.076 fino alla fine di marzo) e 10.500 quelli internazionali (32.949 alla fine di marzo). Il presidente Airstart, Salvatore Castiglione, si dichiara soddisfatto.

porte al rinnovo del contratto con la compagnia irlandese e reso possibile la prosecuzione della collaborazione con Airstart. È con queste premesse, infatti, che il presidente Salvatore Castiglione ha firmato il contratto triennale dello scalo come base Ryanair, anche se gli aeromobili dovrebbero scendere da 4 a 3. Le condizioni non avrebbero subito particolari modifiche rispetto al contratto precedente; l'investimento sarebbe di 7 milioni di euro.

C'è chi ha temuto che l'apertura dei nuovi collegamenti di Ryanair da

Palermo e Catania potesse cambiare in qualche modo le scelte strategiche della compagnia sullo scalo di Trapani. L'aeroporto, come detto, è quasi esclusivamente dipendente dalla compagnia low cost che, se dovesse decidere di spostare i suoi interessi altrove, a Palermo o Comiso, creerebbe gravissimi problemi che hanno subito messo in allarme la politica. Ma l'intesa raggiunta e le nuove nuove fonti di finanziamento deliberate dalle amministrazioni comunali hanno, per ora, accantonato questi timori.

NUMERI IN FORTE CRESCITA ANCHE NEL 2014 PER IL GESTORE AST AEROSERVIZI. SODDISFATTI GLI OPERATORI DEL SETTORE

ELIO DESIDERIO

Sono ottimistiche le previsioni per la prossima stagione turistica; secondo i piani dell'ast aeroservizi che gestisce lo scalo, saranno confermati i numeri del 2013 ed è previsto un aumento di presenze turistiche. «L'aeroporto di Lampedusa», ha dichiarato Giovanni Amico, amministratore unico dell'ast aeroservizi – potrebbe e dovrebbe essere preso ad esempio. Basti vedere gli ultimi sei anni durante i quali siamo riusciti a chiudere in attivo i nostri bilanci. Ma non è solo per una questione di soldi che siamo fieri di quello che abbiamo fatto fino ad oggi. L'importanza della qualità del servizio reso all'utente finale è ciò che più conta. Questi importanti risultati finali si possono ottenere solo quando la gestione di un aeroporto viene svolta in modo ineccepibile, seguendo standard di qualità di livello internazionale. Lampedusa per noi è sempre stata una scommessa e sfida chiunque a portare risultati così importanti. In pochi anni che l'aeroporto di Lampedusa è alternato a indicare che non è possibile chiudere l'aeroporto durante l'arco delle ore che vanno dalle 6 del mattino ad oltre le 23 della sera. Questo perché quello di Lampedusa è un aeroporto di urgenza, pronto a sopperire alle eventuali emergenze di tutti gli aerei che volano sul Mediterraneo in un'area compresa fra i confini italiani e quelli dei Paesi rivieraschi. Questo particolare, che potrebbe sembrare ininfluente, non solo non lo è ed impone di fatto la presenza di tutto il personale necessario. Chiuderlo durante le ore di non utilizzo invece, sarebbe ovviamente, più economico». Anche il direttore dell'aeroporto, Paolo Corona, è dello stesso avviso. «Lo scorso anno - ha detto - sono transitati nel nostro aeroporto 203.189 persone con un incremento del 19,4%. I numeri di quest'anno non sono inferiori e credo che, grazie al lavoro no-

stro, dei tour operator e delle agenzie di viaggio, supereremo le presenze del 2013. Un dato che mi riempie di orgoglio - ha continuato Paolo Corona – è che l'aeroporto di Lampedusa è fra gli unici tre aeroporti italiani che ha avuto un incremento dei passeggeri; spero di potere mantenere questo trend per molto tempo ancora. L'ast aeroservizi gestisce lo scalo di Lampedusa da oltre 13 anni ed in tutto questo tempo siamo riusciti a non chiedere mai soldi alla Regione. I nostri conti di fine anno sono sempre in attivo. Nel corso del tempo abbiamo anche organizzato voli, fungiamo da biglietteria e in diverse occasioni abbiamo organizzato voli con cargo per il trasporto del pescato, salvando così più volte il comparto che, dopo quello turistico, è il più importante dell'isola».

La situazione al momento è abbastanza tranquilla e stiamo attendendo che ci diano indicazioni su

come potremo portare avanti la gestione di questo piccolo gioiello che è il nostro aeroporto». I lavori sono ancora in corso e riguardano la torre di controllo e parte della pista. A breve la torre dovrà entrare in funzione. I lavori della pista invece dureranno di più: una nuova bretella è stata realizzata pochi giorni fa e solo dopo la stagione turistica sarà possibile ultimare una nuova bretella ed il fine pista che sarà allungato di alcuni metri, dal lato del centro urbano. Durante la stagione turistica, l'Enac è sempre riuscita a garantire il perfetto svolgimento delle operazioni di atterraggio degli aerei. I lavori che rimangono da fare sono solamente una piccola parte del totale dell'opera. Vito Riggio, presidente dell'Enac, ha seguito la costruzione degli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria costantemente. I due aeroporti sono nati da sue iniziative manageriali. Riggio non perde mai l'occasione di presenziare ai momenti più importanti che riguardano gli unici due aeroporti esistenti sulle piccole isole siciliane. Sono previsti da maggio ad ottobre fino a 25 voli il sabato e una quindicina la domenica. Una mole di lavoro imponente che porta Lampedusa ad essere una delle località turistiche più importanti dell'intera Sicilia.

za del suo mare e per le prelibatezze gastronomiche che offre ai turisti. Quando si arriva in un aeroporto pulito, nuovo ed al passo con i tempi la vacanza inizia certamente bene e questo lo dobbiamo a chi ha fatto sì che esistesse e a chi lo ha gestito fino ad oggi, in maniera ineccepibile». Anche i voli della continuità territoriale stanno funzionando bene garantendo a tutti coloro i quali hanno bisogno di raggiungere il resto della Sicilia di farlo senza grossi problemi. I trasporti aerei per Lampedusa e Linosa sono di importanza vitale e negli anni c'è stata un'evoluzione notevole. Secondo qualcuno ci sarebbe ancora molto da fare, ma col passare del tempo sono sempre di più i servizi che Comune, Regione e ministero dei Trasporti stanno garantendo agli isolani e ai turisti.

«L'aeroporto è il volano naturale della nostra economia – ha detto Salvatore Cappello, presidente dell'associazione degli imprenditori di Lampedusa – e sempre di più è determinante per il buon andamento della stagione turistica. Il 2014 è un anno che potrebbe vederci ancora una volta matatori, con numeri che altre località turistiche più blasonate possono sognare. Le nostre isole sono speciali per diverse ragioni: gli abitanti sono diventati quasi tutti operatori turistici e lavorano con il massimo della professionalità. Ma a fare la differenza è il nostro mare, le nostre spiagge che da molti anni sono segnalate come fra le più belle del mondo. La spiaggia dell'Isola dei conigli è l'esempio lampante, ma non è la sola che merita di essere vista almeno una volta nella vita».

Pantelleria

Quest'anno sono previsti più voli charter

(e.d.) Dovrebbero esserci più presenze turistiche la prossima stagione turistica. I numeri che l'aeroporto di Pantelleria sviluppa non sono elevati e rimangono a due cifre. In più, c'è da considerare che una parte di questi sono turisti stanziali che hanno casa sull'isola; sono oltre 1.200 i proprietari di case. L'aeroporto pantesco ha peculiarità che lasciano riflettere. È uno scalo militare aperto anche ai voli civili ed è anche per questo che ad oggi non sono state espletate gare di appalto per la gestione dei servizi. Da tempo si pensa di trasformare l'aeroporto dandogli una connotazione esclusivamente civile, ma ci vuole molto tempo e la perfetta coordinazione di diversi ministeri. Gli sforzi degli imprenditori turistici iniziano a dare frutti e sono previsti arrivi di diversi voli charter in più rispetto al 2013. Si tratta di voli diretti da diverse città italiane che collegheranno settimanalmente Pantelleria. La bellissima isola vulcanica offre ai turisti una miriade di servizi non essenzialmente legati al mare. Le persone che scelgono Pantelleria portano in valigia almeno tre libri, intorno che l'isola viene vista come un luogo dove è bello andare anche per la tranquillità. Ma da qualche anno gli operatori turistici stanno organizzando per fare in modo che la stagione possa allungarsi di tre mesi. La struttura aeroportuale, gemella con quella di Lampedusa, lo consentirebbe. La prossima stagione vedrà un sicuro incremento dei voli. Pantelleria è meta di VIP, artisti, politici, personaggi dello sport e della moda e non è inserita nel turismo di massa. Le cose potrebbero cambiare perché secondo gli operatori l'isola potrebbe accogliere molte più persone.

L'aeroporto è il perno di Lampedusa e l'isola fa sistema con la struttura

stro, dei tour operator e delle agenzie di viaggio, supereremo le presenze del 2013. Un dato che mi riempie di orgoglio - ha continuato Paolo Corona – è che l'aeroporto di Lampedusa è fra gli unici tre aeroporti italiani che ha avuto un incremento dei passeggeri; spero di potere mantenere questo trend per molto tempo ancora. L'ast aeroservizi gestisce lo scalo di Lampedusa da oltre 13 anni ed in tutto questo tempo siamo riusciti a non chiedere mai soldi alla Regione. I nostri conti di fine anno sono sempre in attivo. Nel corso del tempo abbiamo anche organizzato voli, fungiamo da biglietteria e in diverse occasioni abbiamo organizzato voli con cargo per il trasporto del pescato, salvando così più volte il comparto che, dopo quello turistico, è il più importante dell'isola».

La situazione al momento è abbastanza tranquilla e stiamo attendendo che ci diano indicazioni su come potremo portare avanti la gestione di questo piccolo gioiello che è il nostro aeroporto». I lavori sono ancora in corso e riguardano la torre di controllo e parte della pista. A breve la torre dovrà entrare in funzione. I lavori della pista invece dureranno di più: una nuova bretella è stata realizzata pochi giorni fa e solo dopo la stagione turistica sarà possibile ultimare una nuova bretella ed il fine pista che sarà allungato di alcuni metri, dal lato del centro urbano. Durante la stagione turistica, l'Enac è sempre riuscita a garantire il perfetto svolgimento delle operazioni di atterraggio degli aerei. I lavori che rimangono da fare sono solamente una piccola parte del totale dell'opera. Vito Riggio, presidente dell'Enac, ha seguito la costruzione degli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria costantemente. I due aeroporti sono nati da sue iniziative manageriali. Riggio non perde mai l'occasione di presenziare ai momenti più importanti che riguardano gli unici due aeroporti esistenti sulle piccole isole siciliane. Sono previsti da maggio ad ottobre fino a 25 voli il sabato e una quindicina la domenica. Una mole di lavoro imponente che porta Lampedusa ad essere una delle località turistiche più importanti dell'intera Sicilia.

GARA D'APPALTO PER ARRIVARE AD UNA GESTIONE UNICA DI TUTTI I SERVIZI

(e.d.) Alla gara d'appalto per la gestione totale dell'aeroporto di Lampedusa ha partecipato l'ast aeroservizi. Si tratta di una gara importante che potrebbe finalmente gettare le basi per fare in modo che una sola società possa gestire i diversi servizi aeroportuali in modo ottimale. «Gestire una piccola aerostazione come quella di Lampedusa, - ha detto Paolo Corona, direttore dell'aeroporto di Lampedusa – non è semplice come potrebbe sembrare. Nei grossi aeroporti, infatti, i servizi sono svolti da tante società che si dividono compiti, gestioni e competenze. Tentare la strada di spezzettare i servizi ha portato a non incentivare nessuno a farsi avanti per la gestione; e questo perché un aeroporto piccolo come quello nostro che, fra l'altro, lavora a ritmi elevati solamente per quattro mesi l'anno, porterebbe ad una diseguaglianza certa senza la possibilità di potere, ad esempio, utilizzare il personale facendolo ruotare non solo per gli orari di lavoro ma anche per compiti diversificati. Da quando gestiamo l'aeroporto di Lampedusa, noi dell'ast aeroservizi siamo riusciti ad ottenere certificazioni a diversi livelli facendo specializzare il nostro personale. Questo ci mette nelle condizioni di usufruire di professionalità importanti e diverse, utilizzando lo stesso personale. La situazione al momento è abbastanza tranquilla e stiamo attendendo che ci diano indicazioni su come potremo portare avanti la gestione di questo piccolo gioiello che è il nostro aeroporto». I lavori sono ancora in corso e riguardano la torre di controllo e parte della pista. A breve la torre dovrà entrare in funzione. I lavori della pista invece dureranno di più: una nuova bretella è stata realizzata pochi giorni fa e solo dopo la stagione turistica sarà possibile ultimare una nuova bretella ed il fine pista che sarà allungato di alcuni metri, dal lato del centro urbano. Durante la stagione turistica, l'Enac è sempre riuscita a garantire il perfetto svolgimento delle operazioni di atterraggio degli aerei. I lavori che rimangono da fare sono solamente una piccola parte del totale dell'opera. Vito Riggio, presidente dell'Enac, ha seguito la costruzione degli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria costantemente. I due aeroporti sono nati da sue iniziative manageriali. Riggio non perde mai l'occasione di presenziare ai momenti più importanti che riguardano gli unici due aeroporti esistenti sulle piccole isole siciliane. Sono previsti da maggio ad ottobre fino a 25 voli il sabato e una quindicina la domenica. Una mole di lavoro imponente che porta Lampedusa ad essere una delle località turistiche più importanti dell'intera Sicilia.

[AEROPORTI - COMISO]

«Per decollare davvero è fondamentale l'impegno del territorio»

L'Ad Taverniti: «Un bilancio tra ottimi dati e buoni propositi»

LEONARDO LODATO

L'aeroporto di Comiso o, per dirlo con i suoi vertici, l'aeroporto degli Iblei, è partito con il piede giusto. Il piede minuto e malfermo di un neonato che, però, promette bene.

Enzo Taverniti, amministratore delegato di Soaco Spa, l'ente gestore dello scalo comisano, di cui è presidente Rosario Dibennardo, snocciola numeri che non possono che soddisfare.

«Da agosto a febbraio abbiamo toccato quota centomila passeggeri, sono sessantamila nel 2013, e quest'anno contiamo di arrivare a quota 250 mila. Un risultato che ci riempie d'orgoglio se teniamo conto che aeroporti come Cuneo o Parma sono al limite dei 300 mila e per ottenerne questo risultato hanno impiegato sette anni».

I vostri numeri portano diritto all'ottenimento del titolo di aeroporto di interesse nazionale.

Interesse nazionale

«L'iter sta andando avanti. Possiamo tranquillamente dire che siamo in pole position nel Piano nazionale aeroporti del governo per l'ottenimento di questo importante risultato. Adesso il tutto deve passare dall'approvazione del Parlamento. Ci sentiamo tranquilli visto che altri territori sono stati aiutati, pensiamo a Crotone, oppure Salerno che fa 3 mila passeggeri all'anno. Comiso ha il problema della mancanza di una ade-



guata copertura finanziaria e ci auguriamo che il ministero delle Finanze ci aiuti visto che noi ci siamo messi alla prova e abbiamo ottenuto risultati lusinghieri».

Quali sono i punti fondamentali per fare di Comiso un aeroporto di interesse nazionale?

«Innanzitutto bisogna fare parte di un sistema integrato, e noi lo siamo visto che lavoriamo in sinergia con Catania. Poi, c'è il raggiungimento del 'break even' in tre-quattro anni e non dovrebbe essere un problema».

Tenuto conto dei numeri positivi, adesso sarà fondamentale portare avanti una strategia che possa permettervi di agire in piena sinergia con il territorio.

«Parto da una considerazione. Proprio nei giorni scorsi ci siamo incontrati con un importante tour operator che vende pacchetti 'destagionalizzati' soprattutto in Spagna e Croazia. Ma la Croazia offre solo mare, la Spagna è satura e cercano un'alternativa che sia mare, cultura, storia, enogastronomia...».

Il perfetto identikit del nostro territorio. «Esattamente. Infatti ci hanno presentato un prospetto con 40 voli già programmati a pacchetti venduti tra Marina di Ragusa, Pozzallo e Siracusa. Quello che a loro interessa è una valutazione dei costi di atterraggio e decollo e, soprattutto, avere una forte spinta da parte del territorio. Chiedono alberghi con spiaggia pulita e funzionale fra ottobre e dicembre ed un insieme di iniziative che pos-



sano invogliare il turista a venire in Sicilia. Perché dopo avere trascorso una mattinata al mare, cos'hai da fare? Ci vorrebbero una o due iniziative alla settimana organizzate dai comuni o dagli albergatori. Se porti la gente a Ibla ci devono essere navette funzionanti, musei e chiese visitabili. Ci rendiamo conto che sarà difficile ottenere tutto ciò ma bisogna trovare soluzioni veloci».

E l'aeroporto può fare da trait d'union tra tour operator ed enti pubblici e privati affinché si raggiunga un obiettivo unico. «E' proprio quello che stiamo cercando



di fare. Entro ottobre dobbiamo essere in grado di rendere questo progetto operativo ma non è facile far capire agli imprenditori locali che la stagione non finisce con la festa di fine estate. Siamo pronti ad ospitare cinque voli settimanali con 1000 persone. Se avessimo la capacità ricettiva si potrebbero dirottare tutti su Marina di Ragusa, invece saranno suddivisi tra Marina, Pozzallo e Siracusa».

Oggi sono mille alla settimana ma potrebbero diventare di più. «L'aeroporto è un mezzo ma se non c'è l'attrattiva da parte del territorio non si

E' BOOM DI COLLEGAMENTI CHARTER

A maggio primi collegamenti col Nord Europa. A dare il via alle nuove destinazioni è la Primera Air che, fino a ottobre, ha programmato una serie di voli per Stoccolma. Da settembre, e fino a tutto il mese di novembre, sarà possibile volare da Comiso in Svezia anche con un altro operatore. Partono a luglio i collegamenti con Tunisi: saranno operati da Tunisair Express per tutti i mesi estivi, sino a settembre compreso. Oltre al Nord Africa, presto, sarà possibile raggiungere da Comiso anche il Medioriente. A settembre, parte, infatti, il Comiso-Tel Aviv. La tratta sarà avviata dalla Arkia Airlines.

provveduta a rendere operativa la rete ferroviaria. Abbiamo visto che conviene fermarsi a Vittoria dove c'è il posto per i pullman che ti possono portare velocemente in aeroporto. Ci vuole qualcuno che studi come ottenerne e utilizzare al meglio i finanziamenti europei. Il territorio ha creduto in questo aeroporto. Alitalia e le altre compagnie volano con una media del 75 per cento di riempimento. Abbiamo Milano tre volte a settimana e ad agosto arriverà a cinque. Roma Fiumicino dal primo giugno avrà due voli e arriverà a 5. Insomma, il mercato c'è».

GLI IMPRENDITORI LOCALI UNITI PER IL RILANCIO DEL TURISMO DI QUALITÀ

Un consorzio di eccellenze legate al territorio che possano interagire con lo scalo aeroportuale comisano. Sarebbe una marcia in più per Ragusa e provincia dove, a fare quadrato, devono essere innanzitutto gli imprenditori.

E tra le eccellenze della zona non si può fare a meno di citare il porto turistico di Marina di Ragusa, una delle strutture più innovative del Su Italia e non solo. «Marina - spiega il direttore del Porto turistico, Giulio Stanzone - ha 700 posti barca e, ad oggi, ha il 60 per cento di tali posti occupati da clienti provenienti da tutto il mondo che trascorrono qui da noi i mesi invernali. Queste imbarcazioni si portano dietro equipaggi e, ovviamente, i proprietari che hanno deciso di trascorrere il loro tempo in questo porto dove è possibile trascorrere tre stagioni all'anno. Il nostro inverno, infatti, per loro è estate. Tra giugno e agosto trascorrono il loro tempo in crociera e, ovviamente, tornano da noi».

Sarebbe importante convincere a "svuotare" a Marina anche chi solitamente lascia la propria barca in altri porti.

«Proprio per questo motivo - prosegue Stanzone - abbiamo promosso un tavolo di ragionamento affinché si possa dare vita a una serie di accordi commerciali. Noi, per esempio, potremmo acquistare una serie di biglietti aerei per i nostri clienti che decidono di lasciare qui le proprie imbarcazioni».

E nel frattempo diventerebbe fondamentale migliorare la rete dei collegamenti.

«Servono le strade di collegamento, è vero. Siamo la struttura più importante del Sud dell'Italia, del Mediterraneo. Qui arriva gente da Malta, dalla Grecia, dalla Tunisia. Dobbiamo trovare il modo di non fare annoiare il nostro cliente offrendogli un'accessibilità infrastrutturale adeguata, professionalità e promozione di interessi come l'alta cucina, i prodotti tipici e tutto ciò che è legato al paesaggio».

E' d'accordo anche Marco De Rossi, amministratore delegato del Donnafu-

Tra aria, mare, sport ed enogastronomia tutte le eccellenze lavoreranno insieme

gata Golf Resort. «Stiamo lavorando in sinergia con i vertici degli aeroporti di Comiso e Catania. A settembre, infatti, ospiteremo un importantissimo evento che porterà da noi, per una settimana, presidenti e amministratori delegati di tutte le compagnie aeree del mondo. Ritieniamo che questa sia un'occasione unica per far scoprire a queste persone che esiste un aeroporto nuovissimo che serve la Sicilia sud orientale, occasione per sottoscrivere nuovi contratti e creare nuove opportunità di sviluppo, sia per l'aeroporto che per noi che facciamo turismo nella zona».

Sarebbe importante convincere a "svuotare" a Marina anche chi solitamente lascia la propria barca in altri porti.

«Proprio per questo motivo - prosegue Stanzone - abbiamo promosso un tavolo di ragionamento affinché si possa dare vita a una serie di accordi commerciali. Noi, per esempio, potremmo acquistare una serie di biglietti aerei per i nostri clienti che decidono di lasciare qui le proprie imbarcazioni».

E nel frattempo diventerebbe fondamentale migliorare la rete dei collegamenti.

«Servono le strade di collegamento, è vero. Siamo la struttura più importante del Sud dell'Italia, del Mediterraneo. Qui arriva gente da Malta, dalla Grecia, dalla Tunisia. Dobbiamo trovare il modo di non fare annoiare il nostro cliente offrendogli un'accessibilità infrastrutturale adeguata, professionalità e promozione di interessi come l'alta cucina, i prodotti tipici e tutto ciò che è legato al paesaggio».

E' d'accordo anche Marco De Rossi, amministratore delegato del Donnafu-

Donnafugata attrae un tipo di cliente la "sofisticata", appassionati di golf, turisti con disponibilità economiche superiori alla media.

«La nostra è una struttura a cinque stelle. Abbiamo fatto degli sforzi immensi e ci auguriamo di riuscire a coinvolgere anche la Regione Siciliana perché noi ci mettiamo tutta la nostra potenza di fuoco, ma la Regione deve metterci le risorse per una partnership in grado di promuovere il territorio anche all'estero».

Ma soprattutto attivarsi per far si che si completino le vie di collegamento con Comiso.

«Diamo tempo al tempo, l'importante è

che ci sia l'aeroporto. Il resto verrà dopo».

Nel consorzio di eccellenze ibleee non si può fare a meno di comprendere anche il buon cibo. Ed è per questo motivo che Ciccio Sultano, chef stellato tra i più apprezzati da un pubblico di caratura internazionale, si fa portavoce dell'imprenditoria enogastronomica della zona.

«L'aeroporto di Comiso è un ottimo punto di partenza, ma adesso deve imparare a parlare un linguaggio internazionale, fare autocritica e capire dove è possibile migliorare i propri servizi. Non possiamo permetterci di accogliere le

persone in modo approssimativo. L'aeroporto rappresenta l'ingresso di casa. Se ti arrivano degli ospiti, apri la porta e li accompagni dentro. E lo stesso quando vanno via. Devi essere un buon padrone di casa. Cominciamo dai collegamenti, dal calmierare e rendere chiari e univoci i prezzi dei taxi, i collegamenti degli autobus».

I margini di miglioramento, comunque, non mancano.

«Certo - aggiunge Ciccio Sultano - Non siamo a Londra, ma possiamo fare un piccolo sforzo per migliorare. Dobbiamo dare tutta l'accoglienza possibile e immaginabile».

Il nostro territorio, insomma, ha ingredienti ottimi ma male utilizzati...

«Gli ingredienti ci sono, ma li usiamo male se non li raccontiamo e li facciamo conoscere. Io mi rifaccio alla tradizione ma guardo al futuro con molto rispetto. Il commissario Montalbano ci ha dato una grande mano ma non durerà in eterno. Dobbiamo creare servizi e lo devono fare tutti i comuni. Il cliente va fidelizzato. Quando vai via da qui ne devi parlare talmente bene che la tua parola deve diventare stimolo per gli altri, non devi solo tornare tu ma far venire anche i tuoi amici. Io, in 14 anni, ho visto migliaia di clienti tornare qui almeno una volta all'anno da Giappone, Danimarca, Norvegia, Inghilterra».

Insomma, lavorare tutti e bene per far sì che il territorio ibleo diventi attrazione 365 giorni all'anno.



Ferrovie future
Passaggi a livello da eliminare
n. d. a.) Nell'ambito dell'accordo quadro per la progettazione e la realizzazione di una tratta veloce di collegamento Caltanissetta-Gela-Vittoria-Comiso-Aeroporto, è stata inserita la predisposizione di tre progetti per l'eliminazione dei passaggi a livello di Vittoria. Negli anni scorsi, ed in particolare in questi ultimi mesi, la questione è stata sollevata più volte sia perché si sono registrati alcuni episodi durante i quali le sbarre sono rimaste alte anche mentre passavano i treni, sia perché si è tornati a parlare di come Vittoria sia letteralmente circondata dagli stessi passaggi a livello.

«In una specifica conferenza di servizio con Dario Lo Bosco, presidente del Consiglio di amministrazione di Rfi, Rete ferroviaria italiana, la società del gruppo Ferrovie dello Stato che gestisce tutto il comparto ferroviario infrastrutturale - ha spiegato il sindaco di Vittoria, Giuseppe Nicotra - è stato deciso di intervenire per l'eliminazione definitiva dei passaggi a livello cittadini. Pare che, infatti, abbia finalmente cominciato a prendere forma l'impegno da parte di Rfi a predisporre i progetti per l'eliminazione dei tre passaggi a livello che circondano Vittoria. La conferenza era infatti finalizzata ad avviare la progettazione della rete ferroviaria, sollecitata dal presidente della Regione, e che comprende anche il collegamento veloce tra Caltanissetta e l'aeroporto di Comiso».



IL PORTO TURISTICO DI MARINA DI RAGUSA

LO CHEF STELLATO CICCIO SULTANO. A DESTRA, IL DONNAFUGATA GOLF RESORT

LE. LOD.



[TRASPORTO FERROVIARIO - LE STRATEGIE DI RFI]

Alta velocità «light» 5 miliardi di investimenti per ammodernare la rete

Dario Lo Bosco: «Quattro opzioni possibili per la Palermo-Catania»

DAVIDE GUARCELLO

Oltre 5 miliardi di euro di investimenti per ammodernare la rete ferroviaria siciliana. È quanto prevede il Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della cosiddetta «Alta velocità light» lungo la direttrice Messina-Catania-Palermo.

A questi, vanno aggiunti i costi per il collegamento Raddusa-Fiumetorto, per cui Rfi ha recentemente ultimato un complesso studio di fattibilità. Quest'analisi mette finalmente nero su bianco ben 4 possibili alternative per collegare i due massimi centri siciliani, Catania e Palermo, con treni che raggiungeranno fino ai 200 km/h. Ne abbiamo parlato direttamente col presidente di Rfi, Dario Lo Bosco.

Professore Lo Bosco, come cambierà in futuro il collegamento Palermo-Catania?

«Abbiamo deciso di puntare sul bipolo Enna-Caltanissetta, per poi raggiungere Fiumetorto. In questo modo si unirà anche l'interporto di Bicocca con quello di Termini Imerese, prossimo alla cantierezza. Il nuovo collegamento Catania-Palermo, dunque, si svilupperà con questi lotti: Catania Bicocca-Motta-Catenanuova-Raddusa Agira (324 mln); e infine, il punto più costoso e complesso, ovvero la tratta Raddusa-Fiumetorto (4 miliardi circa); la velocizzazione della Roccapalumba-Marianopoli (62 mln) per ora è in stand-by, in attesa della scelta sulla Raddusa-Fiumetorto».

Ecco, soffermiamoci sullo studio di fattibilità per la Raddusa-Fiumetorto. Quali sono le 4 ipotesi di tracciato?

«Ci tengo prima a precisare che tutti e 4 i corridoi sono stati progettati per servire i bacini di Palermo, Caltanissetta, Enna e Catania. I tempi di percorrenza sarebbero tutti di circa 1 ora e 40, con velocità tra i 160 e i 200 km/h. Ecco le 4 ipotesi:

CORRIDOIO 1. In pratica, sarebbe la realizzazione del doppio binario veloce, sviluppato lungo il tracciato della «linea storica» a binario unico, cioè passando per Enna, Caltanissetta, Marianopoli, Lercara, Belsito fino a Fiumetorto. In tutto, la tratta può essere suddivisa in 7 lotti, per un costo complessivo stimato in 5,2 miliardi di euro. **CORRIDOIO 2.** Tale alternativa invece, seguirà l'attuale tracciato autostradale. Sarebbe diviso in 3 lotti, con un costo stimato di 4,7 miliardi.

CORRIDOIO 3A. Questa ipotesi deriva da un nostro studio di fattibilità del 2010, chiamato anche «Corridoio 5».

Questo, passando da Enna, taglia il centro dell'Isola fino a raggiungere Pollina. Esistono però 2 diverse opzioni: la «3A» e la «3B». La 3A non prevede la stazione «Enna Nuova» e mantiene il collegamento con l'attuale stazione di Enna attraverso un tratto di linea storica. Stimiamo che costerebbe circa 3,9 miliardi.

CORRIDOIO 3B. Il tracciato è leggermente più lungo del precedente per il fatto che si avvicina di più nell'entroterra e viene creata la nuova stazione di Enna. Il costo perciò sale a 4,3 miliardi».

In base agli studi trasportistici, ai calcoli i costi-benefici che avete fatto, e tenendo conto anche della domanda dell'utenza, tra le 4 alternative quale vi sembra la migliore?

«Una volta completato lo Studio, esso

è il nuovo collegamento Catania-Palermo, come spiega il presidente di Rfi, Dario Lo Bosco (nella foto accanto), dunque si svilupperà in diversi lotti: Catania Bicocca-Motta-Catenanuova-Raddusa Agira; la tratta Raddusa-Fiumetorto; la velocizzazione della Roccapalumba-Marianopoli per ora è in stand-by, in attesa della scelta sulla Raddusa-Fiumetorto

verrà esaminato in un tavolo di concertazione istituzionale tramite un Comitato di Pilotaggio presieduto dalla Regione. In questo periodo, il Comitato è all'opera per individuare la migliore soluzione possibile. Rfi, pertanto, sarà pronta a fornire il massimo contributo per realizzare in modo ottimale le scelte che verranno operate dalle istituzioni competenti».

Ma per i pendolari siciliani quali saranno i futuri tempi di percorrenza della Palermo-Catania?

«Il collegamento no stop prevede tempi di circa 1 ora e 40 alla cosiddetta velocità commerciale, cioè oltre 1 ora in me-



LO STUDIO DI FATTIBILITÀ PER L'ALTA VELOCITÀ «LIGHT»

Sono 4 le alternative che Rfi ha elaborato nello Studio di fattibilità, per portare l'Alta velocità «light» sulla Palermo-Catania. L'analisi riguarda la Raddusa-Fiumetorto. Ecco le 4 opzioni possibili: sviluppare il tracciato lungo la «linea storica», passando per Enna, Caltanissetta, Marianopoli, Lercara, Belsito fino a Fiumetorto (7 lotti, per 5,2 mld); seguire l'attuale tracciato autostradale (3 lotti per 4,7 mld); passare da Enna, senza una nuova fermata, tagliando il centro dell'Isola fino a Pollina (circa 3,9 mld); un tracciato più lungo del precedente creando la nuova stazione di Enna (4,3 mld).

zioni scaturite dal tavolo tecnico istituito dalla Regione coi Comuni interessati. A valle di ciò, il progetto sarà inviato al Cipe per l'approvazione».

E per raggiungere Palermo da Messina non ci sarà il doppio binario. Bisognerà trasistare obbligatoriamente da Catania. Un'occasione persa, secondo i tanti pendolari siciliani...

Per il raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo (42 km sulla Messina-Catania, del valore di 2,7 miliardi di euro) però manca la totale copertura finanziaria... «Entro giugno Rfi completerà il progetto preliminare adeguato alle prescri-

zioni scaturite dal tavolo tecnico istituito dalla Regione coi Comuni interessati. A valle di ciò, il progetto sarà inviato al Cipe per l'approvazione».

Concretamente, quanto tempo passerà per vedere l'Alta velocità «light» in Sicilia?

«In relazione ai finanziamenti di Stato e Regione nei prossimi anni, e alle fasi funzionali previste dallo Studio di fattibilità, i primi risultati potrebbero concretizzarsi in uno scenario temporale di 8/10 anni».

IL CIS CON LE FERROVIE PREVEDE ANCHE INTERVENTI PER MIGLIORARE LA MOBILITÀ INTERNA DEI DUE MASSIMI CENTRI URBANI DELLA SICILIA

Non solo «Alta velocità Light». Il Cis Ferrovie prevede anche investimenti per migliorare la mobilità interna dei due massimi centri urbani: Palermo (1,2 miliardi) e Catania (700 mln). Per quanto riguarda il Capoluogo siciliano, dal 2008 è in corso il raddoppio del passante ferroviario, Palermo-Punta Raisi, coi lotti «A» (Stazione Centrale-Noitarbortolo) e «C» (La Malfa-Carini). Mentre la tratta «B» (Notarbartolo-La Malfa) è iniziata solo quest'anno a causa di una variante ed una serie di ricorsi che hanno rallentato di 5 anni la consegna dei lavori. «Si prevede - spiega il presidente di Rfi, Dario Lo Bosco - che la tratta C sia consegnata entro dicembre 2015, mentre la tratta A nel dicembre 2014». Quest'ultima, ha registrato un imprevisto geologico (presenza di acqua e sabbia nella galleria sotto il Tribunale) che ha dilatato i tempi di consegna. È stato necessario adirittura il «jet-grouting», una tecnica di consolidamento del terreno basato su iniezioni di miscela cementizia ad alta pressione nel sottosuolo, per evitare il crollo degli edifici soprastanti. «Per la criticità riscontrata nella galleria Lolli - rivelà Lo Bosco - esiste ancora qualche difficoltà. L'intervento col jet-grouting è stato ultimato e sono in corso prove di emersione per le 6 "camere" che costituiscono l'intervento di consolidamento. Al termine dei test con esito positivo sarà avviato lo scavo degli ultimi 60 metri di galleria». Per la tratta B, invece, entro un anno sarà montata la gigantesca falda meccanica «Tbm», che scaverà la nuova galleria ad una profondità di circa 30 metri sotto la sede stradale. I lavori qui dovrebbero terminare nel 2018. Frattanto, la Giunta Orlando aveva annunciato anche l'inizio dei lavori (entro l'8 aprile scorso), di «Chiusura dell'Anello ferroviario-1° stralcio». Una sorta di metrò in pieno centro, a vantaggio dei turisti e crocieristi, con fermate al Porto, al Politeama e nella centralissima via Libertà. La Tecnis (la ditta catanese vincitrice dell'appalto), tuttavia ha smentito il Comune di Palermo, ipotizzando l'inizio dei lavori «intorno a settembre/ottobre» e precisando che Rfi (soggetto attuatore) dovrà comunicargli quan-

Dal «raddoppio» di Palermo al collegamento con Fontanarossa



do iniziare gli scavi. Lo Bosco precisa che «per giungere alla consegna dei lavori risulta necessario: finalizzare le procedure di esproprio a cura di Rfi, la cui conclusione è prevista entro il prossimo mese di maggio; perfezionare gli atti necessari tra il Comune e l'Autorità Portuale per conseguire l'effettiva disponibilità delle aree di sedime dell'opera in ambito portuale; e che il Comune renda disponibili le aree occorrenti per le attività di cantierizzazione, attività che si ritiene possano anche essere completarsi entro lo stesso termine del prossimo mese di maggio». Ma qual è invece, la situazione sul nodo di Catania, per cui il Cis prevede un investimento di 464 milioni di euro? «Visto che l'amministrazione catanese non ha condiviso il tracciato approvato dal Cipe nel 2005, proponendo una diversa soluzione per le esigenze territoriali e pianificatorie di tipo urbanistico dell'area metropolitana interessata, Rfi - dice Lo Bosco - ha dovuto sospendere la progettazione definitiva ed è ancora in attesa di determinazioni da

parte del Ministero delle Infrastrutture e della Regione». Manca ancora il collegamento con l'aeroporto di Fontanarossa. Sulla base del Protocollo d'intesa tra Rfi, Enac e Sac (Società Aeroporto di Catania) sottoscritto a dicembre 2012, «Rfi - prosegue - ha sviluppato il progetto preliminare dell'integrazione delle modalità di trasporto aereo e ferroviario di Catania Fontanarossa, connesso all'allungamento della pista aeroportuale. Il progetto è stato consegnato alla Sac a marzo 2013. Inoltre, la Sac il 10 febbraio 2014 ha chiesto alla Regione di inserire tale intervento strategico nella programmazione regionale in materia di trasporti, reperendo appositi finanziamenti dedicati facendo ricorso anche ai fondi comunitari». Sempre a Catania, infine, il Cis prevede il raddoppio Catania Ognina-Catania Centrale (120 mln) e il raddoppio Bivio Zurria-Acquicella (116 mln). Questa, la fotografia degli investimenti ferroviari a vantaggio della mobilità metropolitana dei due principali capoluoghi isolani. Si spera che vengano ultimi-



Il Cis Ferrovie prevede anche investimenti per migliorare la mobilità interna dei due massimi centri urbani di Palermo e Catania. Dal «raddoppio» del capoluogo dell'isola al collegamento con l'aeroporto di Fontanarossa a Catania

mati in tempi ragionevoli e con l'adeguato intervento di Trenitalia affinché non restino cattedrali nel deserto, inutilizzate o servite con pochi treni. Ma cosa accade intanto nei restanti Comuni della Sicilia? Il Comitato dei pendolari siciliani guidato da Giosuè Malaponti, da tempo lamenta disagi soprattutto nelle tratte dismesse, come la «Alcamo-via Milo» e la «Caltagirone-Gela». Il collegamento Trapani-Palermo avviene, infatti, tramite la linea «via Castelvetrano» che, sviluppandosi per circa 190 km, collega importanti Comuni come Marsala, Mazara del Vallo, Castelvetrano, Alcamo oltre quelli ricadenti nel Palermitano, compresi nella tratta Punta

Raisi-Palermo. Invece, «il corpo stradale della «via Milo» - precisa il presidente di Rfi - fu realizzato già in origine con materiali di carente qualità e posati su terreno poco idoneo. Col passare degli anni, si è incrementato il divario tra disponibilità di fondi e necessità di interventi, mentre i controlli geometrici al binario hanno evidenziato il peggioramento della stabilità della linea ferroviaria, con palese rischio per la sicurezza del transito dei convogli. È stato predisposto - prosegue - uno studio di massima per una proposta di risoluzione delle criticità esistenti; la relativa spesa dovrà essere oggetto di apposito progetto di investimento da finanziare in Contratto di Programma. Anche per tale direttrice la Regione sta valutando la possibilità di un apposito intervento nella programmazione degli investimenti nell'ambito dei progetti di connessione fra reti di trasporto e nodi aeroportuali, per ottimizzare il collegamento con lo scalo di Trapani Birgi».

La Caltagirone-Gela, infine, è interrotta ormai da quasi 3 anni, a seguito del parziale crollo (avvenuto l'8 maggio 2011) del ponte ferroviario di Niscemi. «Da allora - dice il presidente di Rfi - i servizi ferroviari lungo la tratta sono assicurati da bus sostitutivi, per un totale di 9 corse giornaliere. Ad oggi: è stato affidato l'appalto di demolizione della restante parte del ponte; è in gara lo smaltimento del materiale demolito; e si attendono gli esiti delle indagini, commissionati a Italfer, sui restanti 11 ponti simili a quello crollato, per stabilire la totale demolizione dell'opera o l'attuazione di interventi di diversa natura. Sui costi, va evidenziata la necessità di acquisire le risorse finanziarie, per cui si ritiene indispensabile una sostanziale partecipazione della Regione. È da considerare molto positivo - conclude Lo Bosco - l'interesse opportunamente già registrato del Governo regionale per ottimizzare la direttrice Licata-Gela-Vittoria-Comiso, per migliorare la fruizione del nuovo aeroporto di Comiso da parte del territorio, sia per il trasporto delle persone che delle merci nell'Isola, in un'ottica anche di integrazione modale».

D.G.

[LOGISTICA - L'INTERMODALITÀ]



Il futuro commerciale passa dall'interporto di Termini Imerese

Albanese (Sis): «A giorni l'aggiudicazione dei lavori per 78 mln»

DAVIDE GUARCELLO

Non solo investimenti su ferrovie e autostrade. La Sicilia è pronta ad accogliere anche un'infrastruttura che rivoluzionerà il sistema del trasporto merci nell'Isola. Stiamo parlando dell'Interporto di Termini Imerese, da molti ribattezzato «la più grande infrastruttura della Sicilia occidentale». Un progetto strategico da 78 milioni di euro (di cui 49 del Pac, 14,5 regionali e altrettanti dei privati) che consentirà il collegamento fra lo scalo ferroviario, l'autostrada, il porto e gli aeroporti, formando un unico snodo logistico per abbattere le distanze da coprire su gomma, nave, rotaria ed aereo.

La novità è che si avvicina l'inizio dei lavori. «Vi dò un'anticipazione in esclusiva: probabilmente tra il 29 e il 30 aprile, faremo l'aggiudicazione definitiva dell'appalto», Parola del presidente della Società degli Interporti Siciliani, Alessandro Albanese (nella foto). L'appalto, infatti, era stato affidato «in via provvisoria» il 19 settembre scorso al raggruppamento «Ats» guidato dalla catanese «Tecnis» di cui fanno parte Cogip, Sintec e Notarimpresa. Adesso, con l'aggiudicazione definitiva imminente, «si passerà alla firma del contratto, entro 30 giorni», ovvero entro fine maggio. «Subito dopo - ha precisato Albanese - il raggruppamento di imprese avrà 120 giorni di tempo per il progetto esecutivo e avviare i lavori. Noi contiamo e speriamo di partire prima dei 120 giorni, magari entro il 30 giugno».

In realtà, però, i lavori potrebbero par-

tire anche dopo l'estate, direttamente a settembre; tuttavia, il presidente della Sis si è detto fiducioso: «Ce la dovremo fare per fine giugno. In questi mesi - ha spiegato - abbiamo dovuto scrivere a decine di tribunali per i carichi pendenti e per ottenere le varie certificazioni. Sono arrivate per fortuna tutte le autorizzazioni, compresa quella antimafia. Aspettiamo ora un ultimo documento dall'ispettorato del lavoro di Catania e poi firmeremo il contratto».



La formula del cofinanziamento mira a coinvolgere i privati. L'appalto prevede la concessione per la costruzione e la gestione dell'interporto; la concessione avrà una durata di 25 anni. Dei 78 milioni totali, circa 60 sono destinati ai lavori, mentre il resto comprende i costi per espropri, spese tecniche ed imprevisti. I cantieri - che si estenderanno tra il porto e il fiume Himera, all'interno dell'area industriale - dovrebbero durare 18 mesi; l'opera così do-

vrebbe essere pronta entro inizio 2016. Lo scorso 1 marzo, il presidente della Regione, Rosario Crocetta, aveva sottolineato come «la mancanza dell'Interporto di Termini contribui in maniera non indifferente all'interruzione degli investimenti Fiat sul territorio». «La realizzazione dell'opera darà lavoro a un centinaio di persone. Questo - secondo il sindaco di Termini, Totò Burrato - fa tirare un sospiro di sollievo alla città e al territorio».

Ma oltre a Termini, le merci passeranno anche dall'interporto di Catania Biccoca: «Qui - ha aggiunto Albanese - siamo all'80% del Polo logistico. Sarà ultimato entro fine giugno. L'area di sosta è già completa. Abbiamo poi in itinere le procedure di gara, già avviate, per il Polo intermodale».

Per questa seconda tranne di lavori si vocifera di un possibile rischio di "Aiuti di Stato". Se si notificherà la scheda a Bruxelles, infatti, è probabile che l'Ue voglia restituire indietro i soldi (circa 80 mln), compresi quelli del primo stralcio (40 mln). «La situazione - ha ammesso il presidente della Società Interporti Siciliani - è complessa. Sia noi, che la Regione, siamo del parere che non c'è bisogno della notifica a Bruxelles poiché il progetto è del 2003. La regola dice che non vanno esitati i progetti "ante 2009". Quindi scongiureremo il rischio "Aiuti di Stato". Tuttavia, l'ultima parola spetta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Perciò - ha concluso Albanese - ho inviato l'altro ieri a Crocetta una lettera per spingerlo a sollecitare il Mit ad appoggiare questa decisione condivisa».

INCONTRO il 3 maggio alle 10.30 al Santa Tecla Palace di Acireale

DN Logistica: «Legalità e trasparenza veri fattori di produttività nei trasporti»

Le legalità e trasparenza possono fare la differenza, soprattutto nel campo delle infrastrutture e della logistica, perché rappresentano un valore aggiunto in termini di produttività e competitività. Ne è un esempio l'azienda siciliana DN Logistica che, a un anno dall'inaugurazione del terminal ferroviario (nella foto), frutto di un investimento di 10 milioni di euro, segna un'altra tappa nel suo progressivo adeguamento alle richieste del mercato: sabato 3 maggio, alle 10.30, nella sala conferenze del Santa Tecla Palace di Acireale, saranno riuniti i principali attori del comparto per parlare di evoluzione dei trasporti e della logistica, di gestione finanziaria delle imprese, etica e trasparenza.

In questa occasione, infatti, verrà presentato il bilancio d'esercizio 2013, «non solo per esternare i traguardi raggiunti, rispetto all'apertura del nuovo polo a ridosso dello scalo merci di Biccoca che nell'import-export, in un solo anno, ha registrato una movimentazione di 400 treni - spiega Luigi Nicosia, manager DN Logistica - ma anche per lavorare nella massima trasparenza, rispettando gli standard di eticità e legalità previsti per legge. La nostra politica è sempre stata quella di perseguire l'attività d'impresa con onestà e integrità, nel rispetto di elevati principi morali ed etici, elaborando un codice di buone prassi, condiviso con dipendenti e collaboratori».

Il nuovo polo logistico, inaugurato a maggio 2013, rappresenta un salto di qualità notevole per l'intero sistema del trasporto merci, influenzando di fatto l'economia della Sicilia Orientale e alimentando il circuito della Gdo.

Il polo ha ridotto i tempi di scarico di oltre il 50% - fino a due treni al giorno per un numero totale di 2mila pedane - e presenta una grande struttura coperta di 30mila mq, dotata per metà di scaffalature di nuova generazione «drive in», con il massimo sfruttamento disponibile dello spazio sia in pianta che in altezza.

«L'investimento nella legalità non va considerato come un costo aggiuntivo per un'azienda - afferma l'economista Antonio Pogliese, che in questa occasione presenterà il codice etico e modello organizzativo previsto dal decreto legislativo 231/2001 - ma come una risorsa su cui fare leva per la crescita d'impresa. È possibile ritenere che adesso la normativa è di estrema attualità ed è masificata l'idea di adottarla. Il gruppo Nicosia, con l'adozione del modello organizzativo, del codice etico, e successivamente del protocollo da stipulare con la Prefettura di Catania, testimonia la scelta di legalità ispirata da una nuova cultura aziendale che si sta diffondendo, quella che considera le risorse destinate alla legalità - norme tributarie, previdenziali, a tutela del



l'ambiente, sicurezza del lavoro - quali investimenti capaci di produrre ricchezza».

«Tale scelta - conclude Pogliese - diventa importante in questo profondo Sud in cui sovente si generalizza con assoluta superficialità e in alcuni settori d'impresa. Se a questa aggiungiamo l'accrescimento dimensionale, il cambio generazionale e la capacità di fare network tra i referenti del comparto, il risultato non può che essere soddisfacente fare la vera differenza nel momento di congiuntura economica negativa attuale».

Ad apertura dell'incontro l'arcivescovo di Catania, S. E. Salvatore Gristina, benedirà dieci nuovi automezzi: da 65 a 75 trattori stradali che si aggiungono al parco macchine che da oltre sessant'anni fanno di DN Logistica un punto di riferimento nell'intermodalità.

L'introduzione sarà affidata a Luigi Nicosia, seguiranno i saluti del sindaco di Catania Enzo Bianco, del presidente di Confindustria Catania Domenico Bonaccorsi di Reburrone, e le relazioni di: Francesco Russo (ordinario di Trasporti e Logistica su progettazione dei sistemi di trasporti dell'Università di Reggio Calabria) sul tema dell'evoluzione dei trasporti e della logistica; Armando Lo Prinzi, direttore del Credito Siciliano, filiale di Catania, che parlerà della gestione finanziaria delle imprese. Subito dopo la presentazione dei bilanci d'esercizio del Gruppo - a cura di Sonia Nicosia, responsabile Logistica dell'azienda - la parola passerà a Pogliese per la presentazione del codice etico. Concluderà i lavori il fondatore dell'azienda, Diego Nicosia.



Presentazione del: BILANCIO D'ESERCIZIO 2013

CODICE ETICO E MODELLO ORGANIZZATIVO D.LGS. 231/2001

La programmazione della crescita dell'azienda per competere sui mercati globali settoriali deve tenere conto di tutte le componenti interne dell'Azienda e dei rilevanti fattori esterni.

Fra i componenti interni all'azienda si rilevano, nel caso nostro, in particolare, gli automezzi, le superfici destinate a depositi ed alla logistica, all'organizzazione.

Fra i fattori esterni la necessità della nuova cultura di investire in legalità quale principale fattore di produzione.

L'evento odierno sintetizza il progressivo adeguamento della nostra azienda per la crescita per competere; infatti:

- S.E. l'Arcivescovo-metropolita di Catania, Mons. Salvatore Gristina, impartirà la benedizione a 10 automezzi necessari per adeguare la nostra flotta alle nuove esigenze aziendali;

- presenteremo il nostro bilancio dell'anno 2013 non solo per esternare i traguardi raggiunti in termini di fatturato e di risultato economico, ma anche per dare la massima trasparenza ai dati aziendali;

- presenteremo il codice etico ed il modello organizzativo previsti dal D.Lgs. 231/2001 quali strumenti per la concreta attuazione della legalità nell'ambito aziendale;

Ore 10.30

Accoglienza e registrazione dei partecipanti

Ore 11.00

S.E. Salvatore Gristina

Arvescovo Metropolita di Catania

Benedizione di 10 nuovi automezzi

Ore 11.15 Indirizzi di salute

Assia La Rosa Conduce l'evento

Giornalista

Luigi Nicosia

Amministratore Unico DN Logistica S.r.l.

Enzo Bianco

Sindaco di Catania

Domenico Bonaccorsi di Reburrone

Presidente Confindustria Catania

Ore 11.30 Relazioni

L'evoluzione dei trasporti e della logistica

Francesco Russo

Professore Ordinario Trasporti e Logistica su Progettazione dei Sistemi di Trasporto Università di Reggio Calabria

Ore 12.00

Armando Lo Prinzi

Direttore Credito Siciliano Filiale di Catania

La gestione finanziaria delle imprese

Ore 12.15

Sonia Nicosia

Manager DN Logistica S.r.l.

Le scelte gestionali del gruppo

Ore 12.30

Antonio Pogliese

Studio Pogliese - Catania

Presentazione del codice etico e del modello organizzativo D.Lgs. 231/2001 nell'ambito del percorso di legalità

Ore 12.45 Interventi liberi

Ore 13.00 Chiusura dei lavori

Diego Nicosia

Fondatore del Gruppo

Ore 13.15 Buffet

Ore 14.30 Conclusioni

Hotel S.Teca

Acireale - S.Teca

03 Maggio 2014
ore 10.30 – 14.30





[TRASPORTI - COLLEGAMENTI CON LE ISOLE]

Da Compagnia delle Isole sconti nei fine settimana Flotta più efficiente per l'estate

L'Ad Seminara: «Pronti ad affrontare flussi intensi di turisti»

MICHELE GUCCIONE

Una società che in venti mesi ha superato un «mare in tempesta», ora si attende di navigare per la prossima estate «col vento in poppa» sperando nella «calma piatta». Si può sintetizzare così lo stato d'animo con cui la Compagnia delle Isole, che ha rilevato il marchio e le attività dell'ex Siremar, sta affrontando la prossima stagione estiva. Anzi, a sentire l'amministratore delegato, Alessandro Seminara, «siamo molto sereni e fiduciosi per l'estate. Abbiamo quasi risolto - spiega Seminara - tutti i precedenti problemi legati alla manutenzione dei mezzi, navi e aliscafi, e siamo in linea con le prescrizioni della convenzione. L'avere superato bene il pienone di Pasqua, che ha registrato un importante afflusso di turisti alle Eolie - cui abbiamo fatto fronte con le corse straordinarie della "Isola di Vulcano" -, e avere a disposizione qualche aliscafo in più, come alle Egadi, per affrontare le situazioni di traffico intenso, ci mette nelle condizioni di immaginare che questa estate - nella quale stimiamo che ci sarà un afflusso più interessante, di cui una fetta sceglierà di viaggiare con noi - potremo essere in grado di mantenere i livelli qualitativi della stagione precedente e anche di migliorarli. Non per niente in questi venti mesi di attività sulle rotte assegnate, in base all'esperienza maturata sul campo, abbiamo adottato i necessari accorgimenti».

Compagnia delle Isole impiegherà circa 600 lavoratori per assicurare i servizi da Palermo per Ustica, da Trapani per le Isole Egadi e Pantelleria, da Porto Empedocle per Linosa e Lampedusa e da Milazzo per le Isole Eolie e Napoli. La flotta conta su 7 navi, 10 aliscafi e 2 navi veloci. La novità commerciale di quest'anno sta nell'introduzione di sconti promozionali sulle tariffe che, rimarca Seminara, «non vengono aumentate da cinque anni. Ciò grazie al fatto che la società si è accollata

liane». La società armatrice, in questa veste di promotori dello sviluppo turistico delle mete di cui cura il collegamento alla terraferma, mostra una propensione agli investimenti che vorrebbe intensificare. Ma in atto le condizioni politiche non lo consentono.

Dice Seminara: «Dopo l'aggiudicazione del ramo d'azienda dell'ex Siremar, diventata operativa ad agosto del 2012, ci siamo dedicati alla manutenzione straordinaria dell'intera flotta, così come previsto dal piano industriale, per restituire standard normali ai collegamenti stabiliti dalla convenzione. Abbiamo anche cominciato a "pensare in grande" sottoscrivendo con la Roll's Royce una convenzione per la ricerca e la sperimentazione nel campo di motori ecologici per navi alimentati a idrogeno. Eravamo anche pronti ad anticipare gli investimenti sul rinnovo e l'ampliamento della flotta, che il piano industriale prevede dopo il terzo anno d'attività. Ma - riferisce Alessandro Seminara - abbiamo preferito attendere la definizione della situazione amministrativa, perché chi continua a lavorare per escluderci dal mercato ci costringe a vivere in un clima di precarietà». Il riferimento è «alle voci di una presunta sentenza del Consiglio di Stato che ci escluderebbe dalla gara - chiarisce l'A. d. di Compagnia delle Isole - e alle continue minacce di risoluzione della convenzione. Tutti elementi che hanno incrinato il rapporto di fiducia con banche e

A maggio e giugno tariffe ridotte a chi ha la seconda casa sulle isole

interamente gli oneri finanziari per sostenere gli investimenti sull'armamento, senza fare gravare un solo euro sulla clientela».

Dunque, annuncia l'A. d., Compagnia delle Isole fra maggio e giugno offrirà sconti nei fine settimana per incentivare l'afflusso di turisti nelle isole minori. Un'altra novità, nello stesso periodo, riguarderà quanti sulle isole possiedono una casa di villeggiatura: «Ai proprietari di seconda casa - dichiara Seminara - offriremo sconti sulla tariffa weekend, affinché possono godere di agevolazioni che li spingano a trascorrere più spesso il tempo libero sulle isole minori sici-

fornitori. Una prima parte l'abbiamo definita, altre situazioni si stanno definendo così da consentirci di guardare con maggiore serenità al futuro amministrativo di questo servizio pubblico».

Qualora si sblocchasse la situazione, Compagnia delle Isole ha già pronto il «piano B»: «Consolidata la struttura aziendale - conclude Seminara - puntiamo subito alla commessa di nuovi aliscafi. Purtroppo la convenzione che ci lega al ministero ci vincola ad utilizzare solo aliscafi, quando persino nel bando della Regione e in quello dello Stretto di Messina sono ammessi anche le monocalcare e i catamarani. Aspettiamo di modificare la convenzione, perché siamo convinti che la disponibilità di mezzi più grandi e più veloci sia la soluzione più adatta a migliorare ulteriormente il servizio che offriamo ai nostri passeggeri».



La sfida

La Compagnia delle Isole, superate le difficoltà iniziali, punta a mantenere la convenzione ottenuta con l'aggiudicazione dell'ex Siremar. Nel riquadro, l'Ad Alessandro Seminara



marangolo

www.marangolo.it

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
IMPORT-EXPORT da/per TUTTO IL MONDO

Leader nella fornitura di servizi di Logistica Integrata con elevato know-how specifico in tutti i settori dei Trasporti: Marittimi - Aerei - Terrestri

Servizio di tracciabilità giornaliera delle merci dal Porto o dall'Aeroporto di partenza alla consegna.

- Il miglior servizio Door to Door
- Le tariffe più competitive
- La più attenta ed affidabile assistenza Documentale - Doganale - Assicurativa

CATANIA Zona Industriale VIII strada, 24 Tel. 095 7139141 Fax 095 7139142
info@marangolo.it

[TRASPORTI - COLLEGAMENTI CON LE ISOLE]



Un proprio cantiere navale «fucina» dei nuovi mezzi Ustica Lines investe sul futuro

Il D.g. Dalla Vecchia: «Rinnoviamo la flotta per servizi migliori»

MICHELE GUCCIONE

Investire si può, anche in un settore come quello dei collegamenti marittimi, penalizzato dalla crisi del turismo, dal caro-carburanti e dalla riduzione dei contributi pubblici. E' come navigare in un mare di difficoltà con la tenacia di chi ci crede. E nella politica degli investimenti crede, infatti, una società di navigazione trapanese, la Ustica Lines, fondata e gestita dalla famiglia Morace, che dopo vent'anni di affermazioni ha da poco avviato nella città portuale anche un proprio cantiere navale, l'Hsc Shipyard, per la costruzione dei mezzi veloci per la propria flotta (ma anche a servizio di altri committenti) e ha persino progettato un nuovo grande aliscafo, il «Super Admiral», modello unico al mondo, dotato di tecnologie all'avanguardia e capace di trasportare molti più passeggeri, grazie ad un innovativo sistema alare. Ustica Lines ne ha già costruito un primo esemplare da 245 posti, il «Carlo Morace», varato lo scorso mese di febbraio per essere impiegato lungo la rotta fra Trapani e le Egadi, e un secondo da ben 350 posti è in fase di realizzazione nel cantiere trapanese. La flotta ad oggi è composta da 28 mezzi veloci che fanno servizio da Trapani e Marsala per le Egadi, da Trapani per Pantelleria, le Pelagie, Ustica e Napoli (quest'ultimo collegamento è settimanale); da Palermo per Ustica e per le Eolie, da Milazzo per le Eolie e sulla rotta Sicilia-Reg-

gio Calabria. Che l'azienda ami investire lo dimostra proprio il servizio attivato lungo la rotta Trapani-Favignana-Ustica-Napoli, che non rientra nella convenzione e che, quindi, non essendo sovvenzionato dal pubblico, è a totale carico dell'armatore trapanese. Anche il collegamento Palermo-isole Eolie va bene: si svolge dal 20 giugno al 10 settembre a pieno regime e quasi sempre affollatissimo.

Ovviamente i collegamenti da Trapani con le Egadi rappresentano il «clou» dell'attività aziendale e ne misurano il livello di efficienza e di miglioramento: «L'aeroporto di Birgi è strategico per il turismo - dice il direttore generale - gli arrivi sono costantemente in aumento e i collegamenti col porto e le coincidenze funzionali. Alle Egadi ci sono più strutture ricettive e gli afflussi sono in crescita. Riusciamo ad assicurare un servizio continuo e puntuale. Non abbiamo ricevuto lamenti».

Gli investimenti della Ustica Lines, però, non si fermano qui, guardando anche ad un comparto, quello delle Pelagie, che soffre più degli altri: «E' in costruzione a Torre Annunziata un mezzo monocarena fast ferry da 200 posto - annuncia Dalla Vecchia - che sarà varato a giugno e che farà servizio fra Lampedusa e Linosa».

Ustica Lines quest'anno porterà l'organico a circa 350 unità per gestire al meglio la fitta rete dei collegamenti in calendario.

Lo scenario della prossima stagione estiva, così come quello del futuro, però, non sono ancora del tutto defi-

Investire
Il direttore generale dell'Ustica Lines, Marco Dalla Vecchia. Nella foto grande, il «Carlo Morace», primo esemplare di aliscafo della classe «Super Admiral», progettato e costruito dalla compagnia trapanese



niti: «Da parte nostra cercheremo di migliorare sempre più lo standard - osserva Dalla Vecchia - e contiamo su una buona stagione estiva: speriamo quanto meno in condizioni meteo favorevoli e che gli afflussi siano in costante aumento. Resta da risolvere il nodo dei collegamenti alternativi al treno, da Palermo per raggiungere il porto di Trapani, ad esempio. C'è poi la convenzione attuale che scadrà a fine 2015. Un orizzonte di appena 21 mesi che non consente di programmare chissà quali investimenti. Dunque, siamo costretti a

puntare su piccoli incrementi ogni anno e a migliorare e ringiovanire la flotta esistente». «Ci rendiamo conto - è il commento del direttore generale di Ustica Lines - che i servizi andrebbero incrementati e razionalizzati, ma possiamo fare solo ciò che la convenzione comprende. Entro questo limite obbligato facciamo il massimo sforzo per non deludere i turisti. E in più abbiamo adottato una politica di investimenti volta a ringiovanire la flotta. Progettiamo nostri modelli, apriamo un cantiere navale, costruiamo nuo-



GRANDI NUMERI PER STUPIRE I MERCATI

Il «Carlo Morace» è il primo esemplare di un nuovo modello di aliscafo costruito nel cantiere navale trapanese della Ustica Lines. Classe «Admiral Hsc», varato a febbraio, costruito in lega di alluminio, ha una stazza lorda di 228 tonnellate, una portata lorda di 33,59 tonnellate, una lunghezza fuori tutto di 31,70 metri, la lunghezza fra le ali è di 20,95 metri, le ali si aprono per 14,10 metri, l'altezza massima è di 6,23 metri. La velocità massima è di 35 nodi. I due motori Isotta Fraschini hanno una potenza di 2.750 Kw. Consuma 600 litri l'ora di gasolio. Porta 232 passeggeri e 8 uomini di equipaggio.

vi mezzi. Siamo i primi a costruire un aliscafo in Sicilia dopo vari anni. Chi altri rischierebbe così tanto in questa situazione?». Quella del cantiere navale si è rivelata un'idea innovativa nel Trapanese, in un momento di forte crisi delle costruzioni navali. Si estende su un'area di 16.500 metri quadrati, occupa circa 50 addetti diretti più quelli dell'indotto, e ha subito avuto una positiva ricaduta sull'economia del territorio e sulle imprese che operano attorno alla cantieristica navale. Ubicato all'interno del porto di Trapani, il

cantiere della Ustica Lines può ospitare a terra fino a 12 unità per manutenzione, mentre nei capannoni si svolgono le attività di costruzione delle nuove imbarcazioni. «Abbiamo realizzato un cospicuo investimento - conclude Marco Dalla Vecchia - e ancora stiamo continuando a spendere su questa struttura. Speriamo che ci sia il ritorno in termini non solo economici, ma anche dal mercato delle nuove costruzioni per l'interesse che possono suscitare le prestazioni innovative del nostro modello di aliscafo».

NUMEROSI DISAGI PER I GUASTI CHE FANNO SALTARE LE CORSE. L'INCERTEZZA DEGLI AFFIDAMENTI LIMITA L'ADEGUAMENTO DEI MEZZI

Lampedusa soffre, Eolie preoccupate Ustica spera in un'estate migliore



GUSY NICOLINI



MARCO GIORGIANNI



ATTILIO LICCIARDI

Lampedusa soffre, le Eolie sono «preoccupatissime», Ustica spera. Il tema di collegamenti marittimi è questo il «sentimento» delle comunità isolate la cui esistenza è scandita in massima parte dall'arrivo o meno di navi e aliscafi del servizio pubblico in concessione. Le proteste sono costanti, i disagi frequenti, così come gli incontri con la Regione e con le compagnie di navigazione nel tentativo di trovare soluzioni a problemi che si trascinano da decenni. I disagi riguardano per lo più tutte le isole minori, a causa dell'accavallarsi di bandi regionali a scadenza biennale quando la norma europea prevede una durata di sei anni, di affidamenti del ministero e deleghe alla Regione per gare sulle quali pende un ricorso al Consiglio di Stato, di revoca sospese in maniera generica. Il quadro incerto non favorisce investimenti a lungo termine da parte delle compagnie di navigazione per eliminare guasti e disservizi. E il timore delle amministrazioni locali è che l'intera confusa «Babilonia» burocratica crolli proprio ad inizio dell'estate, con revoche, sospensioni o crisi che mettano in ginocchio i collegamenti.

Il sindaco di Lampedusa, Giusy Nicolini, è la più agguerrita: «La nostra è l'isola più lontana dall'Italia - spiega - e raggiungerla è molto difficile. Ma il nostro turismo in gran parte non dipende dai collegamenti marittimi, perché significa arrivare a Porto Empedocle, scoprire magari a mezzanotte che la nave non parte, oppure affrontare dieci ore di navigazione. I turisti per lo più ci raggiungono via aereo. La nave serve soprattutto a noi residenti, per gli approvvigionamenti, per fare arrivare il pescato sui mercati, per gli spostamenti per motivi di salute, per conferire i rifiuti o per fare giungere le bombole di gas, a volte anche per trasportare migranti sulla terraferma. Ogni volta che la nave ha un guasto o salta la corsa, il danno è alla nostra vita, non tanto al turismo».

turisti, e una per le merci».

Quanto al collegamento con aliscafo gestito da Ustica Lines, Giusy Nicolini lamenta «il taglio di una corsa fra Lampedusa e Linosa e di una corsa tra Porto Empedocle e le Pelagie. Di per sé, il servizio potrebbe darci un grande aiuto, ma se il mare è mosso l'aliscafo non viaggia. Il perno per noi restano i collegamenti con navi».

«Preoccupatissima» è l'amministrazione comunale di Lipari. Il sindaco, Marco Giorgianni, dopo avere elencato le tappe dell'odissea vissuta dai suoi predecessori nel confronto con la Regione e con le compagnie di navigazione, adesso sottolinea pure «il cambio del governo. Dovremo ripartire da zero confrontandoci con il nuovo assessore. Il quale, provenendo dal mondo del turismo, sicuramente sarà sensibile ai problemi che gli prospetteremo». A Nico Torrisi, storico leader di Federalberghi, i sindaci delle Eolie ribadiranno la necessità di «fare chiarezza su rotte e servizi per

eliminare i disagi puntualmente segnalati dai Comuni e che hanno già portato all'irrogazione di sanzioni e ad una prima procedura di revoca. Ma la priorità è garantire le corse quest'estate. Agli aggiustamenti si potrà pensare da ottobre in poi. A noi adesso viene assai difficile programmare le iniziative e promuovere turisticamente i territori, se non c'è certezza che le corse verranno effettuate».

Giorgianni ha notato «uno sforzo, ad esempio, da parte di Compagnia delle Isole, di migliorare dopo il primo periodo di avviaimento, che è stato tragico. Avevamo anche apprezzato i risultati, salvo ricrederci martedì scorso, subito dopo Pasqua, con una serie di guasti a ripetizione tipici di una "giornata maledetta". Lo stato di incertezza giuridica degli affidamenti non consente di attuare gli ingenti investimenti necessari per migliorare il naviglio, ma noi amministratori locali abbiamo il dovere e la responsabilità di chiedere alla Regione un in-

tervento determinato e chiarificatore per fare uscire le isole fuori da questo pesante incantesimo».

Più ottimista il primo cittadino di Ustica, Attilio Licciardi: «Anche se il tempo è stato incerto, a Pasqua c'è stato un buon movimento di turisti - ci dice Licciardi - fra chi ha la seconda casa e chi ritorna con piacere, Ustica mantiene i livelli del 2013 e anche i posti letto, che pure in questi anni si sono ridotti con la chiusura del "Grotta Azzurra" e dello "Stella Marina". Per incrementare il turismo quest'estate - prosegue il sindaco - abbiamo avviato un confronto con Regione e Compagnia delle Isole, grazie al quale abbiamo ottenuto alcuni importanti impegni da parte dell'azienda».

Secondo Licciardi, «Compagnia delle Isole lancerà una promozione per i weekend. Dall'8 maggio al 15 luglio ci sarà il 50% di sconto sulle tariffe dei biglietti andata-ritorno che vanno dal giovedì alla domenica e dal venerdì alla domenica sugli aliscafi. E' una promozione molto conveniente, che finora non era mai stata applicata, e che sicuramente sarà di grande effetto per rendere Ustica conveniente e attrarre più turisti».

Il secondo impegno riguarda la revisione degli orari da maggio ad ottobre, per far sì che l'isola sia sempre servita da aliscafi e navi di tutte le compagnie con uno scarto di massimo tre ore fra una corsa e l'altra. In più, Licciardi ha ottenuto l'assicurazione che un aliscafo sarà tenuto di riserva, pronto ad essere messo in linea quando nei mesi più «caldi» il mezzo in esercizio, compiendo tre corse al giorno, è più soggetto al rischio di guasti.

M. G.

LA SICILIA
www.lasicilia.it

Direttore responsabile
Mario Ciancio Sanfilippo

Editrice
Domenico Sanfilippo Editore SpA



In redazione:
Lillo Miceli
Michele Guccione
Antonio Fiasconaro

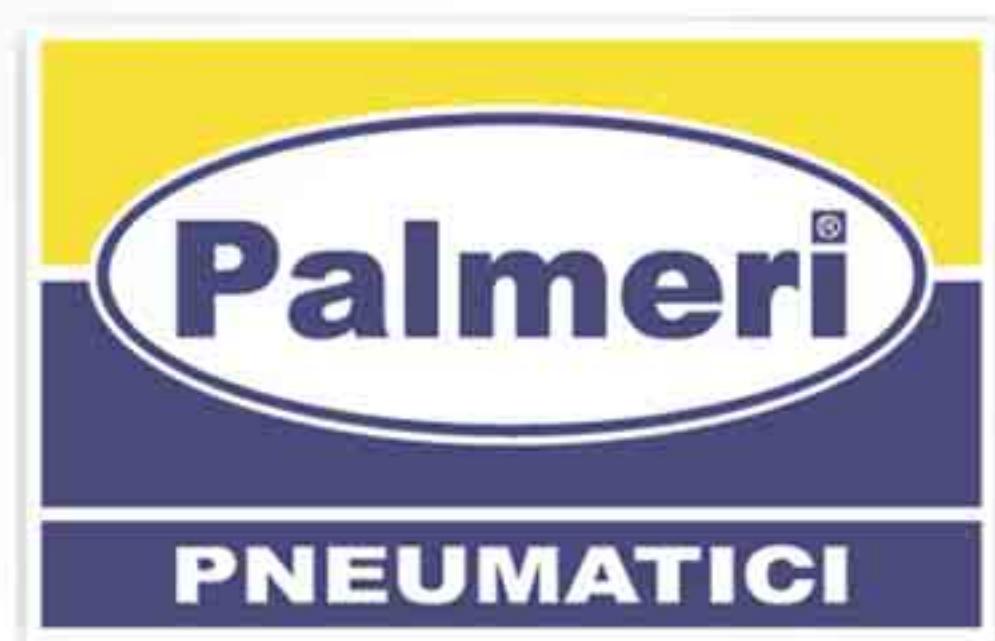
Hanno collaborato:
Tony Zermo
Alfio Di Marco
Leonardo Lodato
Mariza D'Anna
Danielle Ditta
Davide Guarcello
Massimo Gucciardo
Giuseppe Scibetta
Elio Desiderio
Assia La Rosa
Carmelo Santonocito
Nadia D'Amato

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

Giacomo Villa
095.7306336
347.3718229

Elena Indelicato
095.73063321
339.7324619

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



www.palmeripneumatici.it

RIVENDITORE AUTORIZZATO



BRIDGESTONE



DUNLOP

SEMPERIT ®



Barum ®

Firestone



Kleber

Continental ®

KENDA



▲ TRIANGLE ▲

Speciale

RICERCA & SALUTE

A CURA DELLA PKSud

L'Aip, l'Associazione Italiana Parkinsoniani dal 1990 è una Onlus che conta oggi 19 mila famiglie iscritte e che copre il territorio nazionale con 24 sezioni locali

Dal 1996 c'è anche la Fondazione Grigioni, nata in stretta collaborazione con l'Aip, che ha l'obiettivo, attraverso i suoi ricercatori, di combattere la malattia

L'Aip e la Fondazione Grigioni hanno predisposto anche un manuale, la «Guida Blu», per aiutare le famiglie dei malati a superare gli ostacoli della burocrazia

Parkinson, la cura non c'è ancora ma il sostegno sì

Attualmente più di 200.000 persone in Italia vivono con difficoltà la propria vita a causa della malattia di Parkinson, con notevoli difficoltà di movimento, con tremori e problemi di rigidità; il Parkinson colpisce indistintamente persone in età avanzata e giovani al di sotto dei 45 anni.

L'Associazione Italiana Parkinsoniani (Aip), onlus dal 1990, è l'ente morale che ha lo scopo di promuovere l'informazione sistematica su tutti gli aspetti della malattia di Parkinson ed è il punto di riferimento per migliorare la vita dei pazienti informandoli constantemente sulle terapie farmacologiche, fisioterapiche e chirurgiche nei centri specializzati e sulle problematiche non strettamente di carattere clinico quali la dieta, la logopedia e il sostegno psicologico. Oggi, l'Aip conta 19 mila famiglie di pazienti iscritte e copre il territorio nazionale con 24 sezioni locali. La Fondazione Grigioni per il morbo di Parkinson, (FG) in stretta collaborazione con l'Aip nasce nel 1996 ed ha l'obiettivo di combattere questa malattia sino alla sua sconfitta, con impegno assiduo e continuo, con la volontà e la dedizione dei propri ricercatori, fortemente impegnati nel trovare le soluzioni e le nuove terapie farmacologiche che possano alleviare i sintomi. Ha inoltre lo

LA GUIDA BLU



L'Aip ha predisposto (a cura di) Silvano Silveri la "Guida Blu" «Parkinson: come uscire dal labirinto burocratico 2014, Invalidità civile, handicap, agevolazioni, lavoro, successioni, servizi sul territorio». Questo volume riunisce le norme emanate in materia di benefici di legge concessi a favore dei parkinsoniani, sul riconoscimento dello stato di invalidità civile, sul lavoro, sui lasciti ed indicazioni su aspetti pratici che riguardano la vita quotidiana.

scopo di individuare fonti di finanziamento e raccogliere fondi da destinare alla ricerca scientifica. Le donazioni si possono effettuare online, con Carta di Credito o carta prepagata; in Posta, tramite bollettino postale intestato a Fondazione Grigioni per il Morbo di Parkinson sul c/c postale n. 37651460; in Banca, tramite bonifico bancario alla Fondazione Grigioni per il Morbo di Parkinson, conto corrente presso UBI Banca Popolare Commercio & Industria, codice IBAN IT51S0504801798000000000672 (con esonero delle spese di bonifico); bollettini di conto corrente prestampati (richiedibili direttamente alla Fondazione; donando il 5 per mille dell'Irapf (c. f. 97128900152). Per informazioni: 02/66713111 - e-mail: aip@fondazioneparkinson.com - www.parkinson.it.

STAMINALI, NEGLI USA PASSI AVANTI VERSO LA Sperimentazione

Negli Usa una azienda ed una associazione di pazienti hanno recentemente annunciato che stanno conducendo studi nell'animale con terapie a base di cellule staminali per il trattamento della malattia di Parkinson consigliati da Fda (l'equivalente di Ema in Europa, la massima autorità sanitaria) e che entro un anno circa dovrebbero poter fare domanda per un Ind ovvero un permesso alla autorizzazione alla sperimentazione clinica di una terapia nuova. L'azienda è la «International Stem Cell Corporation» che ha una linea di cellule staminali neurali che si autorinnovano e che sono in grado sia di generare fattori di crescita che aiutano cellule nervose in difficoltà che di trasformarsi in neuroni dopaminerigici. L'associazione di pazienti si chiama «Summit4stemcells». Si avvale dei laboratori della «The Scripps Research Institute» che sono in grado di far «ringiovaniere» cellule mature della pelle e farle diventare cellule staminali embrionali (le ormai note cellule staminali «indotte») che poi convertono in neuroni dopaminerigici. Non c'è alcuna azienda interessata a questo tipo di terapia, perché, trattandosi delle cellule del paziente stesso, non è una terapia brevettabile.

ECCO QUELLO CHE BISOGNA SAPERE SULLA MALATTIA DI PARKINSON: INSORGENZA, CAUSE GENETICHE E CAUSE TOSSICHE E SINTOMI MOTORI E NON MOTORI

Il Parkinson è una malattia neurodegenerativa, ad evoluzione lenta ma progressiva, che coinvolge, principalmente, alcune funzioni quali il controllo dei movimenti e dell'equilibrio. La malattia fa parte di un gruppo di patologie definite «Disordini del Movimento» e tra queste è la più frequente. Il nome è legato a James Parkinson, un farmacista chirurgo londinese del XIX secolo, che per primo descrisse gran parte dei sintomi della malattia nel «Trattato sulla paralisi agitante».

A CHE ETÀ? L'età media di esordio è intorno ai 58-60 anni, ma circa il 5% dei pazienti può presentare un esordio giovanile tra i 21

ed i 40 anni. Prima dei 20 anni è estremamente rara. Sopra i 60 anni colpisce 1-2% della popolazione, mentre la percentuale sale al 3-5% quando l'età è superiore agli 85. **QUALI SONO LE CAUSE?** Le cause non sono ancora note. Sembra che vi siano molteplici elementi che concorrono al suo sviluppo. Questi fattori sono principalmente: Genetici: Circa il 20% dei pazienti presenta una storia familiare positiva per la malattia. Tossici, esposizione lavorativa: il rischio di malattia aumenta con l'esposizione a tossine quali alcuni pesticidi (per esempio il Paraquat) o idrocarburi-solventi (per esempio la trielina) e in alcune professioni (come quel-

la di saldatore) che espongono i lavoratori a metalli pesanti. Il fumo da sigaretta sembra essere invece un fattore protettivo.

I SINTOMI MOTORI. Tremore a riposo, la rigidità, la bradicinesia (lentezza dei movimenti automatici) e, in una fase più avanzata, l'instabilità posturale (perdita di equilibrio): questi sintomi si presentano in modo asimmetrico (un lato del corpo è più interessato dell'altro). Il tremore non è presente in tutti i pazienti. All'esordio della malattia, spesso i sintomi non vengono riconosciuti immediatamente, perché si manifestano in modo subdolo, incostante e la progressione della malattia è tipicamente lenta. Talvolta

sono i familiari od i conoscenti che si accorgono per primi che "qualcosa non va" ed incoraggiano il paziente a rivolgersi al medico.

TREMORE A RIPOSO. La maggior parte dei pazienti (ma non tutti) presenta un tremore che si nota quando la persona è a riposo (non compie movimenti). Il tremore spesso interessa una mano, ma può interessare anche i piedi o la mandibola. In genere è più evidente su un lato.

RIGIDITÀ. È un aumento involontario del tono dei muscoli. La rigidità può essere il primo sintomo della malattia di Parkinson, spesso esordisce da un lato del corpo, ma molti pazienti non l'avvertono, mentre rife-

riscono una sensazione mal definita di disagio. Può manifestarsi agli arti, al collo ed al tronco.

SINTOMI "NON MOTORI". Nella malattia di Parkinson si possono presentare anche fenomeni non motori, che possono esordire molti anni prima della comparsa dei sintomi motori. Si evidenziano più spesso nelle fasi iniziali della malattia e con frequenza massima in quelle più avanzate. I sintomi non motori più frequentemente osservati sono: i disturbi vegetativi (alterazione delle funzioni dei visceri), dell'olfatto, del sonno, dell'umore e della cognitività, la fatica e i dolori.

LA TERAPIA CON LE STAMINALI AVANZA. NON FERMATEVI.

GIANNI PEZZOLI, PRESIDENTE DELLA FONDAZIONE GRIGIONI PER IL MORBO DI PARKINSON.

Grazie alla continua ricerca e alla terapia con le staminali, sono anni che la Fondazione Grigioni per il Morbo di Parkinson e l'Associazione Italiana Parkinsoniani cercano una cura contro il Parkinson. Con il vostro supporto abbiamo creato la prima banca italiana degli encefali e stiamo sviluppando una terapia che sfrutta le cellule staminali per riparare i danni causati dal Parkinson. Ma per continuare la ricerca abbiamo bisogno del vostro supporto. Aiutateci a non arrenderci.

Donate il 5x1000 alla Fondazione Grigioni indicando nella vostra dichiarazione dei redditi il codice fiscale: 97128900152

Vuoi saperne di più sulla malattia di Parkinson? Compila questo coupon e ti invieremo gratuitamente la nostra Guida alla malattia di Parkinson.

Nome _____ Cognome _____ Via _____ n° _____
CAP _____ Città _____ Prov. _____ Telefono _____

"Trattamento dei dati personali: in ottemperanza alla Legge 675/96, i dati personali saranno trattati da parte della Fondazione Grigioni per il Morbo di Parkinson e dall'Associazione Italiana Parkinsoniani nel pieno rispetto della normativa suddetta e per soli scopi connessi con l'attività delle stesse"



PIÙ FORTI CONTRO IL PARKINSON
Cura, ricerca e assistenza, insieme.

Spedisci alla Fondazione Grigioni per il Morbo di Parkinson - Via Zuretti 35 - 20125 Milano - Per info: tel. 02/66713111 - aip@fondazioneparkinson.com - www.parkinson.it



Il galateo per il matrimonio si è rinnovato negli ultimi anni, ma alcune norme sono ancora d'obbligo, come il divieto per la sposa di ritardare oltre i 10 minuti e per lo sposo di indossare lo smoking (meglio il tight o il classico completo)



L'abito va scelto con mamma e amiche e allo sposo spetta regalare il bouquet

Il giorno delle nozze è un evento unico e bellissimo. Per organizzarlo al meglio è fondamentale conoscere bene voi stessi e i vostri desideri, in modo da non lasciarsi fuorviare dai consigli o dalle convenienze. E poi possono essere utili alcuni consigli.

☞ 1 Alla sposa sono concessi almeno 20 minuti di ritardo. Falso. Essere in ritardo fa parte del DNA di ogni donna e nonostante l'occasione lo consenta, la sposa non dovrebbe ritardare più di 10 minuti.

☞ 2 La sposa non può mettere l'anel-

lo di fidanzamento come accessorio. La sposa deve avere le mani libere e ben curate.

☞ 3 Le partecipazioni e gli inviti sono liberi da qualsiasi costrizione, potete usare ogni tipo di inchiostro. Falso. Avete al massimo due possibilità: il grigio o il color seppia. Inoltre, l'etichetta vuole che tutti gli indirizzi siano scritti a mano.

☞ 4 La coppia ha il permesso di 'abbandonare' gli invitati a loro stessi durante il servizio fotografico per tutto il tempo necessario. Falso. Nel ca-

so si vada per le lunghe, è giusto che la mamma della sposa accolga gli ospiti nella location del ricevimento.

☞ 5 La sposa può indossare i guanti in chiesa. Falso. Appena arrivate accanto allo sposo - e prima dell'inizio della cerimonia - i guanti vanno tolti.

☞ 6 Parliamo di fedi. Le mode cambiano ma alcune tradizioni restano. Oro bianco, oro rosa, oro rosso e platino sono le alternative più vogate, oltre all'oro giallo. Ma ciò su cui non si discute è l'incisione all'interno delle vere: la data delle nozze e i rispettivi

nomi la renderanno unica, come il vostro matrimonio!

☞ 7 Lo sposo è in smoking se il matrimonio è di sera. Falso. Il galateo non prevede lo smoking come completo per il sì. Per ceremonie di mattina o di pomeriggio va benissimo il tight o mezzo il tight. L'alternativa è il classico completo scuro tre pezzi.

☞ 8 No al velo per le seconde nozze. Per le ceremonie in municipio e per le seconde nozze il velo non è molto indicato, ma non disperate: ci sono tantissime soluzioni alternative.

☞ 9 I regali ricevuti devono essere 'gestiti' con rigore. Ogni volta che arriva un regalo ricordatevi di fare una lista con i nomi di chi l'ha mandato per inviare i ringraziamenti.

☞ 10 A proposito di ringraziamenti: agli ospiti va inviato un biglietto entro un anno dal matrimonio.

☞ 11 L'abito va scelto con la mam-

ma. Almeno sei mesi prima del sì, dedicatevi alla scelta dell'abito da sposa. Compagna e consigliera 'd'onore' sarà la vostra mamma.

☞ 12 Il bouquet della sposa è un dono del futuro marito. Come nella migliore delle tradizioni, sarà lo sposo - il giorno delle nozze - a far recapitare il bouquet a casa di lei.

L'ATELIER DELLA MODA. L'open space si trova a Catania tra via Francesco Crispi e via Camillo Finocchiaro Aprile



FRANCESCA PATERNÒ, FASHION DESIGNER

La Via della Seta, le creazioni d'arte per la sposa

Novecento. L'ultima collezione di Francesca Paternò rende omaggio ai trend del secolo scorso in chiave contemporanea

Passeggiare per le vie del centro catanese e ritrovarsi nella Parigi di Coco Chanel: quello che sembra un sogno romantico, una fantasticheria d'altri tempi, è oggi possibile una volta varcato il crocevia tra via Francesco Crispi e via Camillo Finocchiaro Aprile. Proprio qui, nel cuore storico di Catania, dove l'imponenza del bugnato barocco contraddice la leggerezza degli ornamenti liberty, sorge un'oasi cosmopolita che rievoca le atmosfere della Rive Gauche: è "La Via della Seta", il celebre atelier di moda di Francesca Paternò che ha da poco inaugurato la sua nuova sede.

Abbandonato il primo piano di un palazzotto signorile poco distante, La Via della Seta si sposta di pochi passi ma senza perdere i suoi tratti distintivi: molto più di un semplice showroom, è un salotto culturale in cui consultare centinaia di volumi illustrati ordinatamente disposti su mensole e

scaffali, scorrerne velocemente il dorso o sfogliarne le pagine e concedersi un viaggio istantaneo e meraviglioso nella storia dell'arte e del costume degli ultimi due secoli. È un open space ampio e luminoso dove la creatività è libera di fluire. È, in fondo, un mini-museo: vi sono le statuarie creazioni da sposa e d'haute couture della "fashion engineer" siciliana, vere e proprie opere d'arte tessili, pezzi unici realizzati interamente a mano con sete finissime, pizzi francesi, ricchi broccati, rinfiniture e dettagli di pregio. A far da cornice, vezzosi ghirigori in ferro battuto, tappezzerie provenzali e affiches retrò alle pareti. Sembra di essere altrove, un'altra latitudine, un'altra epoca. E proprio ad un'altra epoca si è ispirata la designer per la sua ultima collezione, "Novecento". Novecento rende omaggio ai trend più significativi del secolo scorso reinterpretandoli in chiave

contemporanea. I decenni si susseguono e con essi gli stili che Francesca Paternò raduna sotto un unico denominatore comune: l'ispirazione culturale chic. Dalla pittura al cinema, ogni bozzetto è frutto di ricerche e studi meticolosi, intrisi di storia e di cultura ma anche di una sperimentazione che riporta ogni linea, taglio e cucitura alla dimensione attuale. Si comincia con le leggiadre vestali Art Nouveau di Alphonse Mucha, dalle vesti fluide impreziosite da dettagli floreali, fino a sfociare nella ruggente irrivenza degli anni Venti, l'età del jazz e delle maschiette, di lustrini, perle e ricami e di galà voluttuosi in stile Grande Gatsby. Dulcis in fundo si giunge ai Sixties e al glamour felliniano di quella "dolce vita" tanto cara alla stilista: corpetti che regalano vittini di vespa accentuati da gonne ampie che svelano la caviglia. La femminilità è dirompente, la sensualità garbata.

Negli spazi ampi e luminosi del nuovo atelier trova spazio anche il prêt-à-porter, dai colorati abiti da cocktail all'imprescindibile tubino. E ancora: tailleur, completi, stole, bluse, soprabiti e blazer su misura. Il must della stagione estiva saranno le tute modello "jumpsuit" in jersey di seta, comodissime ed eleganti, da indossare rigorosamente con décolleté o sandali vertiginosi. Se siete fortunati, ad accogliervi sulla soglia potrete trovare Rey, il dolcissimo cocker color miele di Francesca divenuto la mascotte del brand. Ultima ma non meno importante, la neonata linea di abiti da cerimonia dedicata alle più piccine, La Via della Seta Junior, che si arricchisce di nuovi capi e vola alla volta di Baku, in Azerbaijan. Perché tutte le bambine, in ogni angolo del mondo, hanno voglia di sentirsi un po' principesse.



ABITI DA SPOSA SU MISURA – HAUTE COUTURE – CERIMONIA – PRÉT-À-PORTE – DAMIGELLE

FRANCESCA PATERNÒ

Via Francesco Crispi 205 (angolo Via Finocchiaro Aprile)
Tel. +39 095 536076 - Cell. +39 339 7740018