

# MONDO trasporti

DOMENICA 14 GIUGNO 2015

**L'ANALISI**

## IL PEDAGGIO DEL FUTURO

LILLO MICELI

**P**arlare di infrastrutture moderne e sicure in Sicilia, è come parlare di corda in casa dell'impiccato. Non è pessimismo a tutti i costi, ma di fronte a ciò che è accaduto nell'ultimo anno, è veramente difficile vedere il bicchiere mezzo pieno. Il crollo di alcuni piloni del viadotto Himera, lungo l'autostrada Palermo-Catania, è l'ultimo caso che per fortuna non ha provocato vittime. Però, ha spezzato la Sicilia in due parti che è difficile mettere in connessione con percorsi alternativi agevoli. Non è qui il caso di fare la lista di tutti i ponti crollati e delle strade, appena completate, frantate a causa dell'imperizia tecnica di chi ha effettuato i lavori. Chi scrive, nel lontano 1985, fu autore di un'inchiesta su tutti i cantieri che rallentavano il transito dei mezzi sulla Palermo-Catania. Probabilmente, furono gli ultimi lavori di manutenzione, ordinaria e straordinaria, effettuati su questa importante arteria. Da allora, solo interventi sporadici. E nulla più. La frana di Caltavuturo che ha investito il viadotto Himera non è nata all'improvviso, aveva iniziato a scendere a valle circa dieci anni fa, nessuno si è curato di effettuare i necessari interventi idraulici, la manutenzione del territorio, per evitare ciò che è accaduto.

Né si può dire che stanno meglio le altre due autostrade più trafficate della Sicilia, la Messina-Catania e la Messina-Palermo. Due arterie sulle quali occorre procedere con estrema prudenza perché il fondo stradale è disastroso, le gallerie - specialmente quelle più vicine a Messina - perdono pezzi, mentre gli svincoli creano autentica preoccupazione. Per transitare su queste due autostrade, gestite dal Consorzio autostradale siciliano (Cas), si paga un salato pedaggio. Gli incassi dovrebbero essere investiti per migliorare la qualità delle stesse infrastrutture. Ma chi viaggia su queste due autostrade sa bene che non è così. E, allora perché, pagare?

Non si paga invece sulle altre autostrade siciliane, Palermo-Catania; Catania-Siracusa; Palermo-Mazara del Vallo-Trapani. Infrastrutture gestite dall'Anas che deve fare i conti con i trasferimenti dello Stato, con il contributo della Regione e con l'Accordo di programma quadro scaduto da tempo. Autostrade che si sbriciolano per mancanza di manutenzione e, probabilmente, perché realizzate con cemento depotenziato. Ciò che accade in Sicilia non succede laddove le società che gestiscono le autostrade sono addirittura quotate in Borsa. Si paga, ma si viaggia tranquilli. Che senso ha non pagare ed essere costretti a muoversi su strade peggiori delle trazzere? Ogni qualvolta è stata ventilata la possibilità di fare pagare per il transito sulle autostrade gestite dall'Anas, c'è stata una levata di scudi: non possiamo pagare perché siamo in un'economia depressa e le merci e le persone non possono essere gravate anche di questo balzello.

Però, appena mettiamo il naso oltre lo Stretto di Messina, paghiamo - laddove ci sono i caselli - il pedaggio, per cose e persone, e non ci lamentiamo. Probabilmente, sarebbe l'ora di finirla di rivendicare ad oltranza l'autonomia e le prerogative statutarie. Tanto in 69 anni non hanno prodotto alcun effetto. Forse il giorno in cui pagheremo il pedaggio in tutte le autostrade siciliane, cominceremo ad essere veramente più uguali al Nord.



# C'è un carico di speranze in quest'Isola fatta a pezzi

**All'interno**

**ANELLO SUD**  
**Il sogno si chiama «leasing in costruzione»**

Da Siracusa a Castelvetro una strada a 4 corsie che ci porterebbe nel futuro

SERVIZIO PAGINA 42

**EMERGENZE**  
**La Protezione civile soccorre Siracusa**

I fondi post-terremoto per la ristrutturazione del viadotto Targia

SERVIZIO PAGINA 44

**PENDOLARI**  
**Pazientare o protestare**

La difficile scelta di chi deve viaggiare per guadagnarsi da vivere di fronte all'indifferenza delle istituzioni

SERVIZIO PAGINA 44

**AUTOTRASPORTO**  
**Carico eccessivo aziende a rischio**

I camionisti chiedono al Governo di fare chiarezza sulle risorse per ridurre il peso del fisco

SERVIZIO PAGINA 46

**PARLAMENTO**  
**Omicidio stradale presto sarà legge**

Il testo approvato al Senato in via definitiva, ma ora si attende il via libera della Camera

SERVIZIO PAGINA 47

**IL FUTURO**  
**Fra trent'anni l'auto che si guiderà da sola**

Le maggiori case stanno sperimentando innovazioni La fantascienza è già oggi

SERVIZIO PAGINA 48

**ISOLE MINORI**  
**Giovedì la gara verità per le navi verso le isole**

Le prime due aste sono andate deserte, ora c'è la terza E c'è chi teme il nulla di fatto

SERVIZIO PAGINA 50

**GIOVANI**  
**Come pilotare un drone Eccovi qualche «dritta»**

È la moda del momento ma ora è necessario pensare alla nostra sicurezza e di chi ci sta intorno

SERVIZIO PAGINA 52



## Ct-Pa Camion e treni «liberalizzati»

Buone pratiche e polemiche dopo il cedimento dell'Himera

SERVIZIO 42



## Viabilità La fragilità delle Statali

Tra l'Etna e il Calatino un percorso a ostacoli

SERVIZI 44



## Mare I containers ci bypassano

Dal Canale di Suez ad Amburgo o Rotterdam per tornare in Tir

SERVIZIO 49

**GRIMALDI LINES**

- CATANIA - GENOVA - LIVORNO - CATANIA - LA VALLETTA
- CATANIA - SALERNO - CATANIA
- CATANIA - LA VALLETTA - CATANIA - SALERNO
- CATANIA - PATRASSO - BAR - CATANIA - SAVONA - GENOVA
- CATANIA - BARCELLONA CON TRASBORDO A LIVORNO
- CATANIA - VALENCIA CON TRASBORDO A SALERNO
- CATANIA - TANGERI CON TRASBORDO A LIVORNO
- CATANIA - TRIPOLI CON TRASBORDO A MALTA
- CATANIA - TUNISI CON TRASBORDO A SALERNO
- CATANIA - CAGLIARI CON TRASBORDO A SALERNO

**NEWTTLINES**

- CATANIA - NAPOLI

**CIN COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE**

- CATANIA - BRINDISI - RAVENNA - BRINDISI - CATANIA

## LE AUTOSTRADE DEL MARE

### LINEE DI CABOTAGGIO

LINEE MERCI E PASSEGGERI  
CON AUTO A SEGUITO

**AUTORITÀ PORTUALE DI CATANIA**

# Nell'Isola spezzata in due camion esentati dai pedaggi e più treni nella tratta Pa-Ct

## «Buone pratiche» e polemiche dopo il cedimento del viadotto

PAOLO F. MINISSALE

Il cedimento di alcuni piloni del viadotto Himerà sull'A19, l'autostrada che taglia in due la Sicilia unisce Catania e Palermo, non poteva certamente essere privo di effetti. I disagi di quanti si trovano a percorrere la principale via di collegamento tra le due più importanti città dell'isola non appartengono ancora al passato, in più al momento non è possibile dire con assoluta certezza quando si tornerà alla normalità. Tralasciando le previsioni e le proteste, che pure continuano, questa volta ci fermiamo a considerare alcuni degli effetti di questa interruzione.

Una delle più recenti e «gradite» è stata la liberalizzazione delle tratte autostradali per i camionisti muniti di telepass, ai quali è stato concesso di non pagare i pedaggi nelle autostrade Palermo-Messina e Catania-Messina.

Il ministero delle Infrastrutture, infatti, ha dato l'ok alla richiesta della Regione siciliana avanzata attraverso il Cas (Consorzio autostrade siciliane). A farsi carico delle spese sarà l'Anas. Il provvedimento riguarda i camionisti delle categorie 3, 4 e 5 è legato ai disagi causati dal.

«Si tratta di una misura forte a sostegno dell'economia siciliana - ha commentato il governatore Rosario Crocetta - in attesa dell'avvio dei lavori per il ripristino della sicurezza sull'Himerà».

Un altro degli effetti, anche questo non prevenibile, la decisione delle sezioni Confindustria di Palermo e Catania di notificare una diffida all'Anas, al ministero delle Infrastrutture e alla Regione per chiedere il risarcimento dei danni



IL CEDIMENTO DEL VIADOTTO HIMERA

causati alle imprese associate dall'interruzione della Palermo-Catania. «Sono una cinquantina - afferma una nota congiunta - le aziende che da due mesi stanno subendo gravi danni dal mancato collegamento autostradale e dai tempi di percorrenza che sono aumentati comportando costi e perdite di commesse che stanno mettendo in ginocchio le aziende».

Dalla fine di questo mese, poi, dovrebbe raddoppiare il numero di posti disponibili sui treni Minuetto, che collegano Palermo a Catania in poco meno di tre ore. Trenitalia, infatti, ha deciso di aumentare l'offerta per andare incontro alle esigenze dei siciliani e agevolare i

disagi di pendolari, turisti e operatori economici, capitalizzando l'interruzione sull'A19 Palermo-Catania. L'intenzione è stata resa nota il senatore di Italia Lavoro in Corso, Franco Campanella, che a Palermo, negli uffici della società, ha incontrato il direttore regionale di Trenitalia Maurizio Mancarella. «Trenitalia - ha detto Campanella - sta mettendo a punto, insieme alla Regione, un piano per potenziare il trasporto ferroviario in Sicilia. Bisogna dare risposte immediate ai cittadini, sia per quanto riguarda il numero di collegamenti già attivi e da attivare, tra Palermo e Catania, e più in generale per migliorare la rete regionale di trasporto. Proprio per questo ho chiesto un incontro alla società e ne chiederò un altro all'assessore siciliano alle Infrastrutture e Trasporti, Giovanni Pizzo».

Intanto il Movimento 5 Stelle, raccogliendo l'appello del Comitato civico di Caltavuturo, ha dichiarato di volere finanziare con 300mila euro il completamento della strada alternativa, una reggia trazzera, che due imprenditori hanno reso transitabile dopo l'interruzione del viadotto autostradale. Saranno i soldi cui rinunciano mensilmente i 14 parlamentari stellati all'Ars a finanziare la realizzazione della strada, che permetterà ai siciliani di fare la spola tra la Sicilia occidentale e quella orientale con meno disagi e con oltre quaranta minuti in meno rispetto ai tempi di percorrenza attuali.

Una volta completata, massimo in un mese, la strada consentirà ai tantissimi automobilisti in marcia sulla A19 di evitare il lungo e tortuosissimo giro da Polizzi, che attualmente li costringe ad



arrampicarsi sulle Madonie per bypassare il tratto di autostrada interdetto dopo il crollo del pilone del ponte Himerà. Da metà luglio in poi, chi sarà diretto a Catania da Palermo potrà dunque uscire a Scillato e, attraverso la nuova strada, potrà rientrare a Tremonzelli. Uscita a Tremonzelli e rientro a Scillato, invece, per chi viaggerà in direzione opposta.

L'operazione è stata presentata nel corso di una conferenza stampa all'Assemblea regionale siciliana, tenuta da alcuni deputati del Movimento, collegati in diretta streaming con alcuni dei loro colleghi presenti a Caltavuturo, assieme al sindaco Domenico Giannopolo, ai titolari delle aziende che realizzeranno i lavori e a una rappresentanza degli abitanti del paese, che saranno tra i principali beneficiari dell'operazione. «Abbiamo accolto con grande piacere - ha spiegato il capogruppo Salvatore Siragusa,

in conferenza stampa - l'appello lanciato a mezzo stampa del comitato civico di Caltavuturo che ricercava finanziatori per fare diventare una vera strada la vecchia regia trazzera che due ditte locali hanno riportato in vita per disperazione in questi giorni a proprie spese. Il fondo della strada, però, realizzato con materiale da cava compattato, si è andato via via consumando, per cui andava risistemato. Progetto e autorizzazioni già ci sono. I soldi li metteremo noi».

Un'iniziativa bollata come demagogica dal governatore Rosario Crocetta e dagli esponenti del Pd i quali temono che l'iniziativa dei cinque stelle potrebbe rallentare il ritorno alla normalità. «Assistiamo attoniti all'annuncio del M5S che dichiara di avere finanziato la strada Caltavuturo - Scillato sostituendosi a presunti ritardi del Governo nazionale nel predisporre gli interventi necessari. Niente di più falso!» afferma

Carmelo Miceli, segretario provinciale del Pd di Palermo.

«La strada Caltavuturo-Scillato, infatti, rientra nelle previsioni d'intervento che la struttura commissariale per l'emergenza ha già predisposto e finanziato e per le quali si è già in fase di elargizione, con perfetto rispetto dei tempi imposti dalla legge. Ancora una volta - Continua Miceli - i pentastellati ricorrono alla demagogia spicciola, speculando sulle disgrazie della gente e millantando una generosità che, come sempre, risulta a dir poco strumentale. Spiace, inoltre, che il comitato civico di Caltavuturo abbia preferito accettare il finanziamento di 200mila euro dei 5 stelle, utili solo alla realizzazione di una parte iniziale della strada sostitutiva, anziché attendere l'ormai prossima consegna al Comune di Caltavuturo di quei 500mila euro già stanziati per la realizzazione dell'intera via d'emergenza».

LA SICILIA  
www.lasicilia.it

Direttore responsabile  
Mario Ciancio Sanfilippo

Editrice  
Domenico Sanfilippo Editore SpA



In redazione:  
Nino Arena  
Fabio Russello

Hanno collaborato:  
Gaetano Guidotto  
Francesca M. Magri  
Mariano Messineo  
Lillo Miceli  
Paolo F. Minissale  
Tony Zermo

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  
095.7306331  
339.7324619

DA SIRACUSA A CASTELVETRANO UNA STRADA A QUATTRO CORSIE CON LA PARTECIPAZIONE DEI GRUPPI PRIVATI

# La chiusura dell'anello autostradale e il sogno del «leasing in costruzione»

La speranza adesso si chiama «leasing in costruzione». Lo scopo è di infrastrutturare tutta l'area del Sud-Est e avviare l'iter per la chiusura dell'anello autostradale con una litoranea a quattro corsie che parta da Siracusa, passi da Gela e Licata, arrivi ad Agrigento e infine a Castelvetro.

Crocetta ha esposto a Comiso, presenti i sindaci dei paesi interessati, il suo progetto di partenariato pubblico privato relativo a interventi che riguardano due nuovi lotti della Siracusa-Ragusa-Gela per un miliardo e 900 milioni e la Siracusa-Agrigento-Castelvetro per un miliardo di euro.

Attenzione, non ci sono soldi, perché l'ultimazione della Siracusa-Ragusa-Gela, attualmente ferma a Rosolini, dovrebbe essere realizzata dal Cas (Consorzio autostrade siciliane) attraverso un nuovo strumento finanziario, quello che si chiama «leasing in costruzione»: in sostanza l'onere del cofinanziamento spetterebbe ai gruppi privati che prendono in cambio i pedaggi per trent'anni. Ed essendo delle tratte trafficate non dovrebbe essere difficile trovare imprese interessate anche se l'investimento sarebbe di quasi due miliardi.

«Proponiamo due progetti - ha dichiarato Crocetta - che sarebbero anche tre se consideriamo il successivo tratto da Gela fino a Castelvetro, con cui si chiuderà l'anello autostradale. Non puntiamo solo sulle autostrade, ma anche sulle ferrovie perché sarà rafforzata la tratta da Gela, Vittoria, Canicattì verso l'aeroporto di Comiso. Tutti gli abitanti di quest'area molto popolosa potranno arrivare con i treni veloci fino allo scalo di Comiso. Aggiungo che il tratto autostradale Rosolini-Modica è in fase di esecuzione ed è stato affidato all'impresa di Gaetano Vecchio. Noi in questa fase dobbiamo risolvere il collegamento fino a Comiso e fino a Gela: e noi oggi lanceremo l'idea del partenariato pubblico-privato che

realizzi Modica-Ragusa e Gela-Ragusa. In questo modo, aggiungendo l'autostrada Ragusa-Catania che dovrebbe essere finanziata entro l'estate, sarà collegata tutta la zona centro-sud che è quella economicamente più vivace. Con questi lavori recuperiamo la somma di quasi 3 miliardi, e cioè un miliardo per la Modica-Ragusa, e un miliardo e 930 milioni sulla Gela-Ragusa. Mi piacerebbe anche discutere con l'Anas per la Gela-Castelvetro, cioè per la chiusura dell'anello autostradale. Per le autostrade che riguardano Siracusa, Gela,

Ragusa, Comiso, eccetera è già tutto impostato con l'opzione sui terreni, per quel che riguarda da Gela a Castelvetro dobbiamo partire da zero, perché c'è soltanto un progetto di massima dell'Anas. Vorrei fare un discorso con l'Anas per la Gela-Catania che sarebbe un'arteria importantissima e molto trafficata. Se potessimo fare un'altra autostrada tra Gela e Catania avremmo infrastrutturato come si deve tutto il Distretto del Sud-Est che con due aeroporti può fare sviluppo».

La progettazione, il governatore vuol



le affidarla al Consorzio autostradale siciliano. «Con l'Anas dovremo parlare anche per quanto riguarda la Palermo-Sciaccia. Inutile sperare in risorse pubbliche che non ci sono, tra

l'altro l'Unione europea vieta oggi di utilizzare i fondi europei per fare autostrade».

Insomma, di necessità si farebbe virtù: poiché le risorse pubbliche sono sempre più ridotte bisogna arrangiarsi con gli investimenti privati in cambio dei pedaggi. E' una strada praticabile, un'ipotesi che può avere uno sbocco concreto? Una litoranea a quattro corsie in tutta la fascia Sud con le spiagge più belle sarebbe fondamentale per attrarre investimenti e turismo.

T.Z.



Veduta aerea della rotatoria di Rosolini, snodo per accesso all'autostrada Messina-Siracusa-Gela, la cui costruzione è ferma dal novembre 2012 dopo l'inaugurazione (foto in alto) del tratto Noto-Rosolini

## [ INFRASTRUTTURE ]



PAOLO F. MINISSALE

La Regione siciliana realizzerà nell'arco di cinque anni il tratto autostradale Modica-Ragusa-Gela. L'ha assicurato il governatore Rosario Crocetta, che ha annunciato, insieme al presidente del Cas (Consorzio Autostrade), Rosario Faraci, l'avvio dell'iter per la realizzazione dell'opera. Crocetta ha tenuto una conferenza stampa all'aeroporto di Comiso. Il costo stimato dell'opera è di 2,9 miliardi di euro. Non ci sono fondi e finanziamenti dello Stato, l'opera sarà realizzata con il metodo del "leasing in costruendo", una sorta di "project financing" applicato alle opere pubbliche.

L'assemblea dei soci del Consorzio autostrade siciliane (Cas) ha preso atto e ratificato, nei giorni scorsi, la nomina del nuovo componente del direttivo, designato dal presidente della Regione Sicilia. Si tratta dell'avvocato Nitto Rosso di Ragusa, 48 anni, dal 2006 impegnato nel management

**Tracciati insicuri, manto stradale deformato, rischio incendi nelle aiuole spartitraffico, sono i mali atavici della Messina-Catania e della Messina-Palermo**

di enti pubblici. Rosso è stato direttore generale della Provincia regionale di Ragusa e, da ultimo, capo della segreteria tecnica dell'assessorato regionale agli Enti locali. Il suo nome figura tra gli idonei per i manager della sanità. «È un momento delicato e bisogna fare tutto il possibile per dare risposte celeri allo sviluppo infrastrutturale dell'Isola - ha detto Rosso - non ci sono campanilismi e difenderò e servirò tutto il territorio regionale senza particolarismi». Rosso ha spiegato come «la 678, meglio nota come Rosolini-Mo-

dica, rappresenta la priorità di tutto il Cas e non solo mia perché provengo da Ragusa. Ce la metteremo tutta, ma preferisco far parlare i fatti».

Il consorzio è diretto da tre componenti designati dal presidente della Regione - tra questi il presidente - e da un quarto componente designato dai soci enti locali. Intanto la Procura di Siracusa ha chiuso le indagini e chiesto il rinvio a giudizio per i responsabili dei lavori sul tratto autostradale dell'A18 Siracusa-Rosolini, ed esattamente al chilometro 10.9 dove era stata realizzata nel 2013 una barriera provvisoria costituita da due porte destinate al futuro pagamento del pedaggio. La mancata adeguata segnalazione della barriera avrebbe causato, secondo la Procura, l'incidente stradale in cui furono coinvolti, il 21 settembre 2013, il presidente della Regione, Rosario Crocetta, e la sua scorta.

Secondo le indagini, c'era una carenza di segnaletica orizzontale e verticale, ma soprattutto l'errata e irregolare sistemazione della segnaletica orizzontale, lasciata come in origine, ingannava i guidatori. Dopo i rilievi, la Procura ha indagato per «attentato alla sicurezza dei trasporti» il direttore dei lavori, il responsabile unico del procedimento, il

# «Modica-Ragusa-Gela tra cinque anni unite grazie all'autostrada»

## La promessa di Crocetta affidata all'azione del Cas



Le «spine» della rete autostradale

Sopra l'innesto dal viadotto Giostra, a Messina, sull'A 20 Messina-Palermo e (sopra a destra) una galleria dell'A 20 in provincia di Palermo; accanto l'A 18 Messina-Catania tra Giardini e Taormina, in alto a sinistra la fila al casello di S. Gregorio

titolare della ditta esecutrice dei lavori e il responsabile della ditta esecutrice dei lavori e della segnaletica. Le indagini proseguono per evidenziare altre eventuali responsabilità. La vicenda, a dispetto da responsabilità di carattere penale, la dice comunque lunga sull'approssimazione con cui vengono affrontati i problemi della viabilità autostradale, un «asset» che per lo sviluppo dell'isola è di vitale importanza. Eppure, sia la Messina-Palermo

che la Messina-Catania non godono di ottima salute. Su quest'ultima, che in estate diventa fondamentale per il flusso di turisti provenienti dal Norditalia e dall'Europa diretti soprattutto a Taormina, Giardini e Siracusa, nel manto stradale non mancano le insidie, le aiuole spartitraffico corrono il rischio di incendiarsi con troppa facilità perché non è stato fatto, per lunghi tratti, alcun intervento di discerbamento. In un tracciato di per sé impegnativo, il rischio di

rallentamenti e di incidenti a causa di una visibilità limitata in caso di fiamme è alto, mentre le stesse piazzole di sosta sono sporche e anche qui il rischio di roghi è elevato. La situazione non cambia sull'A20 Messina-Palermo, dove in molti degli alti viadotti tra Tusa e Cefalù è necessario procedere su una sola corsia, come se ci si trovasse lungo una strada statale piuttosto che nell'autostrada più costosa per le tasche di quanti la percorrono.

## MESSINA-VILAFRANCA

Pedaggio ridotto a luglio e agosto

Il ministero delle Infrastrutture ha accolto, anche per quest'anno, la richiesta del Cas di ridurre nei mesi di luglio e agosto - per i veicoli di classe A (autovetture) - del 50% il costo del pedaggio della tratta autostradale Boccetta-Mini Svincolo di Villafranca per quanti transiteranno nelle fasce orarie 21-8 e 14-16.

Gli utenti (classe A) per utilizzare l'agevolazione dovranno essere in possesso di telepass e uscire o entrare allo svincolo di Villafranca. Il provvedimento è stato riproposto per contribuire a decongestionare il più possibile la viabilità della tratta che ricade nel viadotto Ritiro distribuendo la circolazione in orari

alternativi alle consuete ore di punta. «In atto - ha affermato il presidente del Cas Rosario Faraci - è quanto possiamo fare per contribuire a smaltire o a contenere il più possibile il traffico che in estate in quella tratta determina notevoli code. Ancora una volta una scelta a servizio della città e della popolazione anche se con i limiti della concessione ministeriale. Siamo

certi che anche per questa estate si raggiungeranno gli effetti positivi della sperimentazione dello scorso anno. Il viadotto Ritiro da tempo rappresenta un problema viario e prima ancora infrastrutturale. Per questo si è predisposto un progetto di adeguamento sismico che consentirà, a lavori realizzati, un transito adeguato a una autostrada moderna ed efficiente. Il consorzio si è fatto carico anche sotto tale profilo delle esigenze della cittadinanza e, ricorrendo a notevoli risorse proprie, ha integrato quanto utilizzabile del finanziamento Cipe, predisponendo apposito bando e aggiudicando i lavori a seguito di regolare gara.

Quanto prima si avvieranno i lavori la cui conclusione è prevista entro il 2018. Comunque entro l'estate 2016 si dovrebbe essere in grado di utilizzare le bretelle di collegamento degli svincoli in alternativa all'attuale viadotto con carreggiata ristretta. Colgo l'occasione per evidenziare - ha continuato Faraci - che il Consorzio ha incassato un nuovo ed esaltante mandato istituzionale e operativo da parte del presidente della Regione Crocetta: curare la progettazione e la costruzione della tratta Gela - Mazara del Vallo. Infine, per il completamento della costruzione della Siracusa-Gela il Consorzio avvierà le procedure di leasing in costruendo. Insomma - ha concluso il presidente del Cas - siamo usciti dalle criticità che pesavano sul futuro dell'ente avviando una serie di manutenzioni e lavori che erano stati trascurati nel passato e ora siamo pronti al possibile salto di qualità per dotare la Sicilia di una viabilità autostradale di primario livello».

## KATANO open bus

### LIVE

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

www.katanelive.it

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

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

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

# L'Etna «ingannato» dal fragile abbraccio delle Strade statali

GAETANO GUIDOTTO

Tutto si può dire, tranne che le strade statali del versante nord dell'Etna siano in grado di soddisfare le esigenze della mobilità.

Da Adrano fino allo svincolo autostradale di Fiumefreddo auto e tir sono costretti a percorrere strade lente e tortuose il cui tracciato non è poi tanto diverso da quello disegnato nel 1800 dai Borboni. Le maggiori criticità sono le curve spesso anche a gomito, la larghezza della carreggiata, gli incroci e le intersezioni con le strade minori, spesso causa di incidenti.

Poi, tanto per non farci mancare nulla anche i passaggi a livello che rallentano il transito. Infine, difficoltà, se non impossibilità, a sorpassare e un manto stradale che in molti, Polstrada compresa, considerano scivoloso e da rifare. D'inverno poi quando arrivano il freddo e la neve, che altrove sono una risorsa per il turismo invernale, spesso sono dominate dal ghiaccio e viaggiare durante la notte può essere pericoloso.

Storia comune di un Sud che stenta a decollare dal punto di vista infrastrutturale e che non solo non riesce a colmare il gap con il Nord Italia e l'Europa che corre su strade a 4 corsie o su treni super veloci, ma che dà l'impressione di continuare a retrocedere.

L'emblema di questo arretramento strutturale è certamente la Ss 120. Una strada importante per la Sicilia perché parte dal bivio Cerda nel Palermitano per arrivare fino a Fiumefreddo. Provate a percorrerla a ritroso, almeno nel tratto Fiumefreddo Randazzo, ovvero quello che dalla costa permette ai turisti di raggiungere il Parco dell'Etna. Bene, fin subito dopo lo svincolo autostradale comincia l'arrampicata verso Piedimonte Etneo. Curve e controcure da far girare la testa e un unico breve rettilineo per sorpassare. Poi il paese. Già perché la Ss 120 attraversa i centri abitati. Intendiamoci non le periferie dei Comuni che potrebbero

essere più veloci, ma proprio i centri storici. Certo il passaggio in centro è bello dal punto di vista turistico e per molti una piccola risorsa, ma pensiamo che siamo nel 2015 e se aggiungiamo che per raggiungere Randazzo bisogna attraversare anche Linguaglossa, Solicchiata, Passopisciaro e Montelaguardia ci rendiamo conto di come il viaggio debba forzatamente essere lento anche per colpa dei 5 passaggi a livello con il trenino della Circumetnea, che non è certo un fulmine. Quattro di questi sono solo nel tratto Piedimonte Etneo - Linguaglossa e pensate se si trova il primo chiuso con il treno che viaggia nello stesso senso di marcia. Alla fine questo il bilancio: più di 150 curve o cambi di direzioni in appena 30 chilometri che si percorrono in non meno di 35 - 40 minuti.

In verità un'alternativa c'è, ovvero la strada provinciale «Quota 1000» che sovrasta abitati e passaggi a livelli. Eliminando qualche curva potrebbe essere una buona strada, ma per colpa dell'altitudine d'inverno si trasforma in una lastra di ghiaccio e quando nevica le autorità competenti addirittura la chiudono al transito. Nel versante occidentale dell'Etna la situazione cambia. Diversi tratti della Ss 284 fra Bronte ed Adrano nel tempo sono stati ammodernati e l'ultimo proprio qualche anno fa. Rimane da ammodernare l'ultimo pezzo, quello in prossimità di Adrano che tra l'altro è già stato finanziato. Superato Bronte, però la situazione peggiora notevolmente. Le curve ritornano prepotentemente e l'asfalto torna ad essere viscido e sgretolato. Sembra una maledizione: più ci sia allontana dall'area metropolitana, peggiori sono le strade. Qui addirittura si vedono guardrail divelti da anni in memoria di incidenti anche mortali, ed evidenti sono i continui rattoppi di asfalto. Che fare, siamo nella periferia della Sicilia che già di suo è periferia d'Italia e d'Europa.

Corriamo il rischio di percorrere da vecchi le stesse strade che ricordiamo da bambini.



Da Adrano fino allo svincolo autostradale di Fiumefreddo auto e tir sono costretti a percorrere strade lente e tortuose il cui tracciato non è poi tanto diverso da quello disegnato nel 1800 dai Borboni; e in inverno ci si può trovare davanti a piste gelate

## Lavori in corso, i consigli dell'Anas

Fino alle 17 del 30 giugno sarà chiusa al transito la Strada statale 124 Siracusana dal km 20,650 al km 22,700 per consentire i lavori di manutenzione straordinaria del tratto stradale. Lo rende noto l'Anas. I veicoli con massa inferiore alle 3,5 tonnellate sono deviati sulla Sp 72 (via Giuseppe Garibaldi), mentre i mezzi con peso superiore alle 3,5 tonnellate il percorso alternativo è indicato sulla Ss 385 per proseguire sulla Sp 151 e sulla Sp 33, e viceversa. Fino al settembre saranno chiuse alternativamente le corsie di marcia o di sorpasso, in tratti saltuari, dell'autostrada Catania-Siracusa, in entrambe le carreggiate. La limitazione si rende per la manutenzione dei viadotti Gornalunga, Veneziano, San Leonardo, Agnone I e Simeto. Infine fino al 13 dicembre è prorogata l'istituzione dell'area regolata a rotatoria al km 53,450 della strada statale 640 di Porto Empedocle, per consentire la prosecuzione dei lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra il km 44 e lo svincolo con l'autostrada A19.

## UN QUADRO CONTRADDITTORIO

# Il Calatino aspetta l'adeguamento della Catania-Gela

MARIANO MESSINEO

Meno incidenti, qualche intervento di sicura utilità, ma anche lavori attesi, oppure problemi che si ripropongono. Quadro in chiaroscuro - più scuro che chiaro, per la verità - per le principali arterie del Calatino.

A partire dalla "madre di tutte le strade" del comprensorio, la Ss 417 Catania - Gela. Qui proprio ieri si è registrata la riapertura del viadotto Crocitta, in territorio di Caltagirone, dove da fine gennaio vigeva il senso unico alternato regolamentato da un semaforo. Sulla Ss 417 permangono i pericoli al Km 41, all'altezza del bivio cosiddetto "della Principessa", attraverso cui si accede a una strada (la Ponte Monaci - Sp Gabelle) che accorcia il tragitto ufficiale per raggiungere Castel di Iudica e Raddusa e anche numerosi fondi agricoli. In questa strada, per ragioni di sicurezza, è stata vietata la svolta a sinistra agli autoveicoli diretti a Catania, mentre quanti fuoriescono dalla Ponte Monaci - Sp Gabelle e giungono sulla Catania - Gela non possono, sempre per ragioni di sicurezza, immettersi in direzione di Catania (dove potrebbero farlo solo con pericolose inversioni a U), ma solo in direzione di



Caltagirone. Entrambi i divieti, però, vengono spesso violati. Servirebbe una rotonda, che diminuirebbe in maniera consistente i rischi. Altra consistente criticità riguarda la strada statale n. 124, nel tratto che collega Caltagirone a Grammicelle e al versante ragusano. Infatti, non si sono ancora conclusi i lavori, iniziati a fine aprile. Si tratta di opere di consolidamento, rese necessari da una frana. In particolare, gli interventi - 180mila euro la somma impiegata dall'Anas per ripristinare condizioni di migliore transitabilità lungo una strada importante per il territorio, essendo propedeutica all'immissione sulla Ss 683 Libertina - sono relativi al tratto posto all'altezza del Km 21+250. Le limitazioni maggiori riguardano i mezzi pesanti, che sono obbligati a fruire di altre strade quali la Statale n. 683 e l'altra Statale, la 385. Quanto alle auto e agli altri veicoli "leggeri", essi vengono dirottati sulla strada provinciale n. 77, con disagi più volte lamentati da automobilisti e residenti. Con la stagione estiva ormai alle porte, infine, si ripropone il problema delle condizioni difficili della Caltagirone - Mare, strada provinciale (per di Catania, per l'altra di Ragusa) che collega la città della ceramica a Marina di Acate e Scoglitti e che costringe gli automobilisti a non pochi rischi.

## L'EMERGENZA QUOTIDIANA



LA COMMISSIONE URBANISTICA SUL VIADOTTO TARGIA

# Viadotto Targia, la Protezione civile si muove per soccorrere Siracusa

Nel volgere di qualche giorno il dipartimento regionale della Protezione civile metterà a disposizione i soldi necessari alla ristrutturazione del viadotto Targia, a Siracusa. L'annuncio è stato dato dal direttore generale, Calogero Foti, nel corso di un incontro con una delegazione comunale aretusea che si è tenuto all'Ars, alla commissione Attività produttive presieduta da Bruno Marziano. Della delegazione facevano parte l'assessore ai Lavori pubblici, Liddo Schiavo, il vice presidente della commissione consiliare Urbanistica,

Enrico Lo Curzio, il componente della stessa commissione, Francesco Pappalardo, e l'ingegnere capo Natale Borgione. Della deputazione regionale hanno partecipato, oltre a Marziano, Marika Cirone Di Marco, Vincenzo Vinciullo e Stefano Zito; presente inoltre il responsabile provinciale della Protezione civile, Biagio Bellassai.

Nel corso della riunione (che ha seguito di due giorni quella tenuta con i deputati regionali in sede di commissione comunale Urbanistica) Foti ha riferito della decisione del dipartimento di rimodulare i fondi re-

sidui della legge 433 del '91 (sulla ricostruzione dopo il terremoto del '90) per reperire i fondi necessari al ripristino del viadotto di Targia. L'obiettivo è di recuperare la somma di 5 milioni e mezzo che coprirebbe per intero la realizzazione del progetto, già redatto dalla stessa Protezione civile cui spetterà, subito dopo, il compito di bandire la gara d'appalto per la realizzazione dei lavori di ristrutturazione. Intanto, per limitare i disagi legati alla chiusura parziale del ponte, il Comune migliorerà la viabilità alternativa raddoppiando, a proprie spese,

la bretella oggi in uso attraverso un progetto di ingegneria naturalistica che sarà utilizzata anche in futuro. L'assessore Schiavo e gli altri componenti della delegazione siracusana si sono detti soddisfatti dell'esito della riunione: «Torniamo a Siracusa - ha detto l'assessore subito dopo la fine dell'incontro - con la convinzione di avere ottenuto, grazie al concorso di tutti, un risultato concreto e di avere a portata di mano la soluzione di questa vicenda. Adesso ci impegneremo a fondo per bandire al più presto i lavori di allargamento della bretella che, secondo lo stesso direttore Foti, sarà indispensabile durante l'intervento di ristrutturazione del viadotto».

Il ricorso agli stanziamenti destinati all'emergenza per risolvere problemi strutturali è sempre più frequente, anche in considerazione della carenza di risorse ordinarie per la manutenzione che trasforma i problemi in emergenze.

## I PENDOLARI TRA PAZIENZA E PROTESTA

# «Nell'indifferenza crollano anche i ponti delle ferrovie»

PAOLO F. MINISSALE

In Sicilia non crollano solo i ponti e i viadotti di strade e autostrade ma anche i ponti ferroviari non sono da meno». Ad affermarlo è Giosuè Malaponti, coordinatore del Comitato pendolari siciliani - Ciufer.

«L'8 maggio 2011 - ricorda Malaponti - crollavano due arcate del ponte ferroviario in territorio di Niscemi, contrada Angeli, della linea ferroviaria Caltagirone-Gela. Traffico ferroviario e anche quello stradale paralizzato con la chiusura di due strade provinciali la Sp 39/1 e la Sp 39/2 interessate dal passaggio della sovrastante infrastruttura ferroviaria».

Il Comitato pendolari siciliani assieme all'associazione Ferrovie Siciliane di Giovanni Russo, il Cub Trasporti di Ragusa, il Ciufer (Comitato italiano utenti fer-

rovie regionali), e il Movimento Popolare #ilferribottenonsitocca, ha organizzato negli anni successivi al crollo diverse manifestazioni, l'ultima il 17 maggio scorso, per tenere viva l'attenzione e l'interesse su questa tratta ferroviaria, cercando di sollecitare l'intervento del governatore Rosario Crocetta «a interessarsi sulle future sorti di questa importante arteria ferroviaria chiedendo a Rete Ferroviaria Italiana cosa vuole fare della Caltagirone-Gela». Nell'ottobre dell'anno scorso sono state definitivamente fatte brillare le rimanenti 10 arcate del ponte ferroviario della Caltagirone-Gela per mettere in sicurezza la sottostante strada provinciale 39/1 chiusa da tre anni e consentirne la riapertura. «E' stato speso un milione e mezzo di euro - ricorda Malaponti - per recuperare gli apparati e per il ripristino dell'a-

rea con il recupero dei materiali del primo crollo e della demolizione definitiva a parte i soldi spesi per la demolizione. Nemmeno nell'occasione del 9 febbraio 2015 in cui è stato presentato l'ammodernamento della rete ferroviaria Canicattì-Gela-Comiso (costo 35 milioni di euro), al Comune di Gela, alla presenza del presidente di Rete Ferroviaria Italiana Dario Lo Bosco, del governatore Crocetta e dell'assessore regionale alle Infrastrutture Giovanni Pizzo, nessuno di questi compreso l'allora primo cittadino di Gela, ha chiesto al presidente di Rete Ferroviaria Italiana Lo Bosco notizie sulle sorti della Caltagirone-Gela a sette mesi della definitiva demolizione dell'infrastruttura che interessa i territori della provincia di Enna, Ragusa, Catania e Caltanissetta. L'attenzione - conclude Malaponti - non può essere rivolta alla sola Palermo-Catania».



IL PONTE DI NISCEMI PRIMA DEL CROLLO



LA DEMOLIZIONE RISALE AL 12 NOVEMBRE SCORSO

## [ OPPORTUNITÀ ]



# Sul Katane live il turismo è sempre più un'impresa vincente

## La «Scionti» assicura 12 corse giornaliere

FRANCESCA M. MAGRI

**E'** l'agenzia di trasporto pubblico della città di Catania. Le dodici corse giornaliere di «Scionti e C.», urbane e interurbane, previste dai vari autobus della ditta chiamata «Katane live» attraversano tutto il capoluogo di provincia.

Partendo dalla centralissima Piazza Duomo, infatti, passano per via Vittorio Emanuele, piazza Giovanni XXXIII, quartiere Africa, raggiungendo il lungo mare per poi tornare indietro effettuando di nuovo il passaggio di tutto il lungo mare e dirigersi fino in Corso Italia, via Etna passando pure dalla villa della città e dal Teatro Massimo, per poi fare capolinea nuovamente in Piazza Duomo.

Si tratta, dunque, di un giro turistico, dal momento che i passeggeri dei pullman hanno la possibilità di attraversare e visitare la parte storica di Catania, dove è possibile ammirare le chiese e i monumenti, e quella moderna che corrisponde alla zona marittima.

Ma le linee della «Scionti e C.» non si limitano a percorrere tutte le vie della città.

Sono previste, infatti, altre due corse giornaliere nelle zone limitrofe. La prima di queste, effettuata ogni giorno, partendo da Piazza Duomo arriva fino ad Acicastello con sosta al castello di Federico II; la seconda invece prevede un viaggio che, prendendo il via alle 11 del mattino, raggiunge il vulcano dell'Etna da dove poi riparte scendendo da via Zafferana, dopo una sosta di circa un'oretta.

L'avvocato Scionti, proprietario della ditta di trasporto, così si è espresso: «Ol-



A sinistra l'avvocato Sebastiano Scionti dell'azienda «Scionti e C.» di Catania che grazie all'iniziativa «Katane live», con bus scoperto, a destra, è riuscito nell'impresa di assicurare un viaggio turistico a 360 gradi delle bellezze della cittadina etnea

tre ai già citati percorsi, i nostri pullman effettuano una fermata al porto di Catania, fermata che coincide con l'arrivo di una nave. È qui infatti che i numerosi turisti, scendendo dall'imbarcazione, hanno la possibilità di usufruire del nostro servizio di pullman per arrivare in centro e nelle zone periferiche. Tutto ciò si deve anche al nuovo commissario straordinario dell'autorità portuaria, Cosimo Indaco, che si sta muovendo in direzione della promozione e dell'incremento del turismo. È con il suo aiuto che, sono sicuro, riusciremo a realizzare i molti progetti di sviluppo che si trovano da tanto tempo in cantiere. Cosimo Indaco sta lavorando per ottenere l'arrivo di un numero maggiore di navi, dal momento

che fino ad oggi approda al nostro porto solo una nave ogni quindici giorni, più qualche altra piccola imbarcazione. Incrementando l'attracco di navi più grandi e quindi l'arrivo di una gran mole di viaggiatori, anche la nostra ditta di trasporti potrà muoversi, di conseguenza, per aumentare il numero di corse dei pullman e in particolare le soste previste al porto. Infatti tutti questi turisti che arrivano alle nostre coste sono sempre interessati a salire sui nostri pullman per effettuare il giro della città che, teoricamente, sarebbe impossibile fare a piedi e che, come detto, permettere di visitare l'intera città e arrivare fino al centro». Scionti fa anche il punto della situazione all'interno della sua azienda.

«Attualmente - continua - abbiamo sessanta dipendenti che guidano ogni giorno i nostri autobus garantendo il servizio urbano».

La ditta trasporti «Scionti e C.», quindi, effettua un servizio che, permettendo ai passeggeri e ai turisti di spostarsi da un luogo ad un altro di Catania, fa in modo che questi possano nel frattempo ammirare le bellezze che la città custodisce. C'è da aggiungere che Catania è da sempre una città a vocazione turistica che ospita in ogni periodo dell'anno viaggiatori provenienti da ogni parte del mondo. Tra questi, non pochi sono coloro che, per comodità o esigenza, preferiscono utilizzare i mezzi di trasporto pubblico per i loro spostamenti.

## LA STORIA DELL'AZIENDA

# Fondata nel 1947 fu il primo servizio di «Gran turismo»

**E'**ra l'anno 1947, e ai piedi del più alto vulcano d'Europa inizia il nostro lungo cammino dedicato al trasporto persone. Il primo servizio effettuato fu una linea «Gran Turismo» estiva che collegava la nostra città, Catania, con lo splendido Lido dei Ciclopi, situato lungo il litorale roccioso di levante con l'allora glorioso Fiat 626.

L'idea di tale collegamento nacque dalla sensibilità dei fondatori dell'azienda nel comprendere l'esigenza di mobilità collettiva che veniva dalla popolazione, e la necessità delle agenzie di viaggio ed albergatori di offrire ai propri clienti l'opportunità di visitare la splendida costa e soddisfare la grande voglia di mare dei loro ospiti stranieri.

Come raggiungere la sede della «Scionti e C.».

**Dal «glorioso» Fiat 626 al moderno bus scoperto con un impianto per la riproduzione di tracce audio in 8 lingue**

«Per raggiungere la nostra sede di via A. Bartoli - dice l'avvocato Scionti - proprio nel centro di Catania, basta percorrere viale Mario Rapisardi, in direzione Misterbianco. Dopo aver passato l'incrocio con via Forlanini si volta a sinistra in via A. Bartoli. La nostra sede è a circa 80 metri da Viale M. Rapisardi».

Per quanto riguarda il giro turistico di Catania, viene effettuato con un bus scoperto prodotto in Italia dalla Bus Engineering, l'Alina Open monta una meccanica Daf conforme alle più recenti normative in

materia di ambiente e sicurezza.

Il mezzo può ospitare fino a 43 passeggeri ed è dotato di un impianto per la riproduzione di tracce audio fino a otto lingue in simultanea.

La sincronizzazione della tracce associate a ciascun monumento è resa automatica tramite un sistema Gps. Ad oggi l'audio è disponibile in italiano, inglese, spagnolo, francese e tedesco. Non ci rimane, quindi, di invitarvi a prendere al volo l'occasione di visitare Catania e le sue antiche bellezze restando comodamente seduti sugli autobus scoperti a due piani di Katane Live.

L'autobus panoramico vi consentirà di apprezzare a 360 gradi le bellezze che vi circonda nel corso dell'interessantissimo itinerario che raggiunge le mete di principale interesse storico e artistico e offre un'immagine spettacolare e unica della città, passando vicino ai principali siti archeologici e monumentali.

F. M. M.

Nuova Polo. Tutta un'altra categoria.

Ancora da 10.900 euro.

Anche con finanziamento anticipo 0, TAN 0% - TAEG 2,20%.

Nuova Polo. Ancora più tecnologica, ancora più Volkswagen.

Anche Sabato 13 e Domenica 14.

www.volkswagen.it



Das Auto.

**Dynamik**

Via Acquicella Porto, 6/C - CATANIA

Tel. 095 349360 - info@dynamikspa.it

Nuova Polo MPi Diesel 144 kW (195 CV) a parte da € 10.900 (IPT incl.), listino € 12.800 (IPT incl.) con € 1.750 (IVA incl.) grazie al leasing Volkswagen e della Con. Volkswagen. Anticipo € 0 con spese istruttoria pratica € 300. Fin. di € 10.900 in 48 rate da € 227,05. Interesti € 0. TAN 0% Fin. - TAEG 2,20%. Imp. del credito € 10.900. Spese di incasso rate € 3 / mese. Costo comunicazioni periodiche € 4. Imposta di bollo/comprovato € 22,25. Importo totale dovuto dal consumatore € 11.075,09. Gli importi Fin qui indicati sono da considerare IVA inclusa e/o prelievi, informazioni europee di base/fraghi informative e condizioni assicurative disponibili presso la Con. Volkswagen. Salvo approvazione Volkswagen Financial Services. Offerta valida fino al 30/06/2015. Valori massimi: consumo di carburante ciclo comb. 5,1 l/100 km - CO<sub>2</sub>: 116 g/km.



[ LOGISTICA ]

# Gli autotrasportatori chiedono di ridurre il carico fiscale

## Aziende a rischio, appello di Confartigianato al Governo

Il problema è grave e non possiamo permetterci di abbassare la guardia sulle risorse, specialmente su quelle dedicate alla deduzione forfettaria delle spese non documentate per gli artigiani, che rappresentano una boccata d'ossigeno utilissima per resistere alla crisi economica che non accenna a diminuire, nonostante le dichiarazioni ottimistiche di una ripresa del Paese».

Ad affermarlo in una nota è stato Amedeo Genedani, presidente di Confartigianato Trasporti e presidente del Coordinamento dell'Autotrasporto Unatras, che esprime forte preoccupazione per la mancata comunicazione da parte dell'Agenzia delle Entrate circa le agevolazioni per gli autotrasportatori riguardanti la deduzione forfettaria di spese non documentate.

Ad appena due giorni dalla scadenza del versamento di Unico, non è ancora stato quantificato l'importo delle deduzioni forfettarie per l'autotrasporto merci. Il Decreto ministeriale a firma del ministro delle Infrastrutture, di concerto con il ministro dell'Economia, demanda, come di consueto, la definizione degli importi all'Amministrazione finanziaria considerato il verbale d'intesa siglato il 27 gennaio 2015 con le associazioni di categoria.

«In data 27 gennaio 2015 - ricorda ancora Genedani - è stato firmato un verbale

**«Non possiamo abbassare la guardia sulle risorse, specie su quelle dedicate alla deduzione forfettarie delle spese non documentate per gli artigiani, che rappresentano una boccata d'ossigeno»**

d'intesa tra le associazioni dell'autotrasporto e il Governo in cui veniva affermato che per il triennio 2014/2016 la deduzione forfettaria sarebbe stata garantita per gli stessi importi del 2013. È urgente rendere noto, quindi, l'ammontare della quantificazione delle deduzioni per permettere i corretti versamenti, in scadenza il prossimo 16 giugno, relativi ai dichiarativi per il 2014».

Poiché non è stato dato seguito all'accordo politico del gennaio scorso, il nostro timore, prosegue Genedani «è quello di una diminuzione consistente della misura. Ma non l'accetteremo. Sottolineiamo che l'autotrasporto artigiano, da solo, non può e non deve sobbarcarsi tutti i tagli e vedersi ridotto uno stanziamento che è vitale per la sua sopravvivenza».

Le intese, conclude, «vanno rispettate, noi siamo artigiani, persone di parola e di principi. Ci auguriamo che si tratti soltanto di un semplice ritardo burocratico e che la situazione evolva, quanto prima, in senso positivo».

Alla questione si aggiunge una proposta: escludere le imprese di autotrasporto dalla platea dei soggetti obbligati a pagare, secondo la legge, il contributo per gli oneri di funzionamento dell'Authority dei Trasporti.

A chiederlo è il senatore e vicesegretario vicario Udc Antonio De Poli che accende i riflettori sulla questione posta dall'art. 37 del Decreto legge 201/2011 e da un Dpcm del febbraio 2014 che ha previsto un contributo per gli oneri di funzionamento dell'Authority dei Trasporti a carico delle imprese di autotrasporto merci.

«La prossima settimana - annuncia - presenterò un'interrogazione parlamentare indirizzata alla presidenza del Consiglio dei ministri e al ministero delle Infra-



«In data 27 gennaio 2015 - ricorda Genedani presidente del Coordinamento Unatras - è stato firmato un verbale d'intesa tra le associazioni dell'autotrasporto e il Governo in cui veniva affermato che per il triennio 2014/2016 la deduzione forfettaria sarebbe stata garantita per gli importi del 2013»

strutture e dei Trasporti chiedendo di rivedere la questione alla luce anche delle posizioni espresse da due esponenti del governo - il sottosegretario ai Trasporti Umberto Del Basso De Caro e dall'ex ministro dei Trasporti Maurizio Lupi - i quali, in due distinte lettere indirizzate all'Authority e al presidente Andrea Camanzi hanno evidenziato il fatto che già le imprese di autotrasporto versano già una quota annuale all'Authority Antitrust e che tale onere rappresenta quindi un ulteriore aggravio fiscale che rischia di avere ripercussioni negative in un settore che, nel nostro Paese soprattutto, fatica a uscire dalla crisi come dimostrano gli ultimi dati sui 27.000 posti di lavoro persi dal 2008 al 2012».

Dal Movimento 5 Stelle giunge una seconda richiesta che fa seguito all'esenzione per gli autotrasportatori del pagamento del pedaggio sull'autostrada

Palermo-Messina. I pentastellati premono per l'immediata erogazione degli ecobonus, «incentivi statali e regionali previsti per quegli autotrasportatori che abbiano privilegiato il trasporto intermodale, avvalendosi delle autostrade del mare e peraltro attesi da diversi anni».

Richieste che, insieme alla riduzione delle accise sul carburante «e quindi l'abbattimento dei costi per l'utilizzo delle tratte marittime», secondo il Movimento sono fondamentali «per salvare dal fallimento la categoria degli autotrasportatori isolani» dopo le problematiche derivate dal cedimento del viadotto Himera sull'A19 Palermo-Catania.

«Bisogna garantire il diritto al lavoro per questa categoria - sottolinea la deputata Angela Foti - insieme a un contenimento dei disagi, divenuti oramai insostenibili. Ricordiamo, infatti, che nel nostro territorio i trasporti commerciali sono quasi

esclusivamente basati sul traffico gommatato, non essendo presenti alternative concrete e accettabili».

Una boccata d'ossigeno viene, infine, dal mercato dei carburanti: Maurizio Micheli, presidente Figisc Confcommercio, per i prossimi giorni dichiara che vi sono le condizioni tecniche per una stabilità dei prezzi: «In una settimana, il greggio Brent è aumentato nonostante un cambio euro/dollaro in apprezzamento e si attesta ora su 58 euro/barile rispetto ai 57 di venerdì scorso; a sua volta la quotazione internazionale Mediterraneo dei prodotti lavorati è scesa di solo -0,5 cent/litro per il gasolio ma è salita di ben +2,1 cent/litro per la benzina. Rispetto alla dinamica dei prodotti sulla piazza internazionale del Mediterraneo, i prezzi alla pompa in Italia da venerdì 5 giugno sono aumentati per la benzina di +0,9 cent/litro e sono scesi per il gasolio di -0,7 cent/litro».

### TAXI ALTERNATIVI

## L'Autorità propone nuove regole

È necessario dare «un adeguato livello di regolazione alle emergenti formule del trasporto non di linea diverse dai servizi di taxi ed Ncc basate su piattaforme tecnologiche che offrono servizi di intermediazione su richiesta e con finalità commerciale». Per questo è necessario «introdurre obblighi specifici attinenti sia alle piattaforme, che ai requisiti del conducente, che alla qualità ed alla sicurezza del servizio». È quanto sostiene l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Art) che ha rivolto a Governo e Parlamento una segnalazione sui profili di rilevanza economico-regolatoria dell'autotrasporto di persone non di linea come, per esempio, le note applicazioni di mobilità condivisa Uber e Bla Bla Car. La formulazione delle proposte «è stata preceduta da un'approfondita indagine dell'Autorità sul recente diffuso utilizzo di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo alla mobilità delle persone e sui suoi effetti sia sulla domanda e sui comportamenti degli utenti che sul fronte della offerta dei servizi di autotrasporto di persone non di linea», spiega l'Authority riferendosi alla diffusione di «tecnologie mobili competitive e dal cambiamento delle abitudini di consumo degli utenti da esse prodotto che hanno determinato una domanda di mobilità - specie per le fasce di reddito basse e per i giovani - che si orienta verso sistemi basati sulla flessibilità e sulla condivisione di risorse, tipici della sharing economy». Secondo l'Art è necessario «far emergere questo mercato, affinché domanda e offerta di servizi possano incontrarsi in modo trasparente e nel rispetto delle regole applicabili alla attività economica d'impresa». Fra le proposte, l'Authority segnala anche la necessità di mantenere «l'attuale connotazione dei taxi come servizio di trasporto pubblico non di linea, che assicura l'effettuazione della corsa a richiesta e la copertura del servizio nell'arco dell'intera giornata», e la possibilità per i taxi «di praticare sconti, di costituirsi come impresa e in tal caso di poter cumulare più licenze, di ampliare l'utilizzo del servizio di taxi per servizi pubblici flessibili destinati a specifiche categorie di utenti o all'adduzione alle linee di trasporto pubblico in condizioni di domanda debole, nonché la possibilità per il tassista di acquisire servizi da fonti diverse, senza vincoli di esclusiva». Le proposte prevedono anche «l'eliminazione dell'obbligo per il titolare della autorizzazione Ncc di fare rientro in rimessa dopo ogni singolo servizio e l'affidamento alle Regioni dell'individuazione dei bacini ottimali sovramunicipali di gestione dei servizi di autotrasporto di persone non di linea, attualmente affidati ai singoli Comuni».

«Ancora una volta non c'è spazio per le richieste degli Ncc e anche l'Autorità di Regolamentazione dei Trasporti sta cercando di far passare una sorta di liberalizzazione del servizio taxi ostacolando invece quello delle imprese di noleggio con conducente» ha commentato il presidente di Anitras, Mauro Ferri.

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

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



**AUTOSCUOLE**  
MONTAGNA - SCHEPIS

**CSA**

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

[ SICUREZZA ]

MONDO  
trasporti

# Carcere per chi uccide mentre è al volante

## Via libera del Senato per l'introduzione dell'omicidio stradale, la parola passa ora alla Camera dei deputati

L'approvazione in assemblea al Senato del ddl sull'omicidio stradale «è un clamoroso passo avanti. Da anni si aspettava l'introduzione della figura autonoma dell'omicidio stradale. È un ottimo risultato. Il provvedimento è stato anche, per certi aspetti, migliorato».

È quanto ha detto Giuseppe Cucca, relatore del ddl sull'omicidio stradale approvato nei giorni scorsi a Palazzo Madama.

La notizia importante è che il governo ha mantenuto fede al suo impegno che era stato assunto dal presidente del Consiglio un anno fa quando aveva detto che lo avremmo approvato in tempi brevi, e questo è stato, considerata la complessità della materia. Ora dovrà andare alla Camera e penso che lì si potranno eventualmente apportare quelle piccole modifiche che servono a rendere il tutto un po' più organico». Nel nuovo testo è previsto un «inasprimento dell'aggravante della fuga, affinché abbia maggiore forza deterrente, con un aumento di pena da un terzo a metà».

Altrettanto per la pena accessoria dei famosi 30 anni prima dei quali non si potrà ridare l'esame, che si applica anche a chi si dà alla fuga». Sono state invece soppresse «le parti riguardanti il passaggio col semaforo rosso e l'inversione. Un'eliminazione assolutamente inaspettata», aggiunge Cucca. «Si vedrà se reinserirla alla Camera o se si riterrà di concentrarsi solo sulla guida in stato d'ebbrezza».

Infine, il testo ha subito un cambiamento, «nel caso della diminuzione per concorso di colpa, che è stato calibrato meglio», sottolinea il relatore.

Una scelta dettata dal fatto che «può capitare che qualcuno abbia un minimo concorso causale, viene data maggiore scelta al giudice perché si valuti la situazione nel concreto».

Sulla polemica relativa ai 18 anni massimi previsti per l'omicidio plurimo, da alcuni senatori considerato eccessivo, «talvolta si parla senza informarsi. L'omicidio colposo prevede già un massimo di 15 anni nel codice. Queste critiche non sembrano essere motivate, si tratta di un cambiamento minimo».

Con il via libera del ddl sull'omicidio stradale, approvato dal Senato e passato all'esame della Camera, i pirati della strada rischieranno fino a 27 anni di carcere. È questa la pena massima prevista per chi guidando in stato di ebbrezza (superando certi valori del tasso alcolemico) o sotto l'effetto di droghe uccide più di una persona e si dà alla fuga. Senza fuga gli anni di carcere sono 18. Se invece la vittima è una, il colpevole rischia fino a 12 anni di carcere, che diventano 18 se fugge dalla scena dell'omicidio. Per quanto riguarda la patente, in caso di omicidio stradale, il ddl prevede una sospensione che può arrivare fino a 30 anni.

«Siamo spesso capaci di indignarci quando arrivano notizie di incidenti stradali gravissimi. Ma poi, passato il clamore mediatico, tutto torna come prima e le famiglie delle vittime uniscono al dolore per la morte dei propri cari la beffa di una giustizia ingiusta - ha invece det-

*Nel nuovo testo è previsto un «inasprimento dell'aggravante della fuga, affinché abbia maggiore forza deterrente, con un aumento di pena da un terzo a metà».*

*Altrettanto per la pena accessoria dei famosi 30 anni prima dei quali non si potrà ridare l'esame, che si applica anche a chi si dà alla fuga».*



to il premier Matteo Renzi - Ci eravamo impegnati, fin da quando ero sindaco, a regolamentare per legge l'omicidio stradale, impegno che ho ribadito anche nel discorso programmatico del febbraio 2014. Adesso il Senato ha approvato la legge. Siamo ancora in prima lettura, certo. Ma è il primo voto. Sono grato alle senatrici e ai senatori per l'impegno, ulteriore dimostrazione del fatto che le cose possono cambiare».

Ma alla Camera dei deputati ora ci sarà una sorta di ingorgo perché si sta discutendo un testo che modifica alcuni articoli del codice della strada (e che soprattutto introduce la revoca a vita della patente per chi uccide qualcuno guidando in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti) mentre al Senato l'assemblea ha introdotto il reato di omicidio stradale che prevede tra le pene accessorie la revoca della patente fino a vent'anni. Una coincidenza che da un lato ha un po' irritato i deputati, dall'altro lato ha spinto i deputati a rimandare il loro testo in commissione Trasporti in attesa di vedere cosa esce da Palazzo Madama.

La decisione formale di «parcheggiare» il provvedimento non toglie che nel momento in cui il Senato dovesse licenziare la più severa norma che commina il carcere a chi uccide al volante perché ubriaco o drogato, il resto del testo della Camera tornerà in aula con tutte le altre norme di revisione del Codice della strada. Fra cui spiccano quelle che consentono di identificare con le registrazioni video chi viaggia senza assicurazione e quelle che impongono di piazzare con adeguato anticipo (almeno 300 metri) i cartelli che segnalano la presenza di autovelox. Per quello che riguarda invece il vero e proprio omicidio stradale, il testo del Senato affronta l'aula con qualche perplessità diffusa sulla severità di sanzioni penali forse ispirate dall'emotività. Il ddl prevede infatti che, se possono scontare fino a dodici anni di carcere (con un minimo di sette) nel caso in cui «si cagioni per colpa la morte di una persona, ponendosi alla guida in stato di ebbrezza alcolica (tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro) o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope».

### IMMATRICOLAZIONI

#### Nel 2015 il trend è tornato positivo

I dati diffusi dal ministero dei Trasporti mostrano come a maggio la Motorizzazione ha immatricolato 146.582 autovetture, con una variazione di +10,78% rispetto a maggio 2014, durante il quale ne furono immatricolate 132.313 (nel mese di aprile 2015 sono state invece immatricolate 149.414 autovetture, con una variazione di +24,67% rispetto ad aprile 2014, durante il quale ne furono immatricolate 119.850). Nello stesso periodo di maggio 2015 sono stati registrati 363.067 trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione di +3,77% rispetto a maggio 2014, durante il quale ne furono registrati 349.883 (nel mese di aprile 2015 sono stati invece registrati 398.746 trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione di +11,39% rispetto ad aprile 2014, durante il quale ne furono registrati 357.966). Nel mese di maggio 2015 il volume globale delle vendite (509.649 autovetture) ha dunque interessato per il 28,76% auto nuove e per il 71,24% auto usate. Nel periodo gennaio-maggio 2015 la Motorizzazione ha in totale immatricolato 725.516 autovetture, con una variazione di +15,20% rispetto al periodo gennaio-maggio 2014, durante il quale ne furono immatricolate 629.792. Nello stesso periodo di gennaio-maggio 2015 sono stati registrati 1.917.761 trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione di +7,29% rispetto a gennaio-maggio 2014, durante il quale ne furono registrati 1.787.417.

### I DATI DEL CENTRO STUDI CONTINENTAL E ACI

## La crisi economica e la sicurezza stradale E' al Sud il parco delle auto più vecchio

Le auto che circolano in Sicilia hanno in media un'età di 12 anni e 2 mesi. Fra le province siciliane quella con il parco circolante più datato è Catania (13 anni), seguita da Enna (12 anni e 5 mesi), Ragusa (12 anni e 4 mesi), Agrigento e Trapani (12 anni e 3 mesi), Messina (12 anni), Caltanissetta (11 anni e 11 mesi), Siracusa (11 anni e 9 mesi) e Palermo (11 anni e 5 mesi). Questi dati emergono da un'elaborazione del Centro Studi Continental su dati Aci. L'età media delle autovetture che circolano in Italia è di 9 anni e 11 mesi. Non solo si tratta di un livello particolarmente alto, ma è anche sensibilmente cresciuto negli ultimi anni, quando, a causa della crisi economica, le vendite di autovetture sono molto calate e quindi anche il rinnovo

del parco circolante è rallentato. Il risultato, mette in evidenza il Centro Studi Continental, è che nel nostro Paese sono ancora in circolazione vetture decisamente vecchie, che non hanno a disposizione sistemi di sicurezza aggiornati ed hanno un livello di emissioni di sostanze nocive più alto rispetto a quello delle auto più recenti.

Al Sud mediamente le auto in circolazione sono molto più vecchie. Ciò è dovuto al minore sviluppo economico delle regioni meridionali, nelle quali ci si può permettere di acquistare un'auto nuova meno frequentemente rispetto a quanto accade nelle regioni del Centro Nord.

Appare quindi particolarmente urgente accelerare il ringiovanimento del parco circolante italiano. Questo

risultato può essere ottenuto solo facendo ripartire le vendite di auto nuove, in particolare nelle zone in cui il parco circolante è più vecchio. Per raggiungere questo obiettivo le istituzioni e tutti i protagonisti del mercato automobilistico devono lavorare insieme per ottenere risultati concreti al più presto possibile. L'elaborazione del Centro Studi Continental sull'età media del parco circolante italiano fornisce anche un prospetto dei dati a livello regionale. La regione in cui circolano le auto più vecchie è la Campania, dove l'età media del parco circolante è 12 anni e 9 mesi. In Calabria è 12 anni e 3 mesi, in Basilicata e in Sicilia 12 anni e 2 mesi, in Puglia 11 anni e 8 mesi, in Molise 11 anni e 7 mesi e in Sardegna 10 anni e 10 mesi. Alle regioni meri-

dionali seguono quelle del Centro, con Abruzzo (10 anni e 6 mesi), Umbria (10 anni e 3 mesi), Lazio e Marche (9 anni e 11 mesi), e poi ancora quelle del nord (Friuli Venezia Giulia, 9 anni e 8 mesi; Veneto, 9 anni e 3 mesi; Liguria, 9 anni e 2 mesi; Piemonte, 8 anni e 11 mesi; Emilia Romagna, 8 anni e 10 mesi; Lombardia, 8 anni e 7 mesi; Toscana, 8 anni e 4 mesi). Le regioni in cui circolano le auto più giovani sono Trentino Alto Adige (5 anni e 10 mesi) e Valle D'Aosta (4 anni e 7 mesi). In queste due ultime regioni, però, il dato sull'età media risulta falsato dal fatto che negli ultimi anni erano in vigore condizioni particolarmente vantaggiose per l'immatricolazione di nuove autovetture, condizioni che hanno determinato una crescita abnorme delle im-



IN SICILIA UN PARCO AUTO TRA I PIÙ VECCHI DEL PAESE

matricolazioni con relativo abbassamento dell'età media e quindi con una distorsione dei dati reali. L'aspetto della sicurezza legato all'anzianità del parco circolante è un punto di particolare attenzione, soprattutto se riferito ai pneumatici,

unico elemento di contatto tra l'autovettura e la strada su cui essa viaggia. Le vetture di ultima generazione sono dotate di dispositivi elettronici che hanno la funzione di prevenire e correggere, per quanto in loro potere, situazioni di rischio.

### COME CAMBIERÀ LA MOBILITÀ DA QUI AL 2030

## L'auto meno di proprietà e più bene condiviso

Cambia il concetto e la percezione dell'auto: non più come proprietà ma come bene condiviso.

Inoltre al 2030 la crescita della popolazione «nelle regioni metropolitane», le nuove megacities (33 mln di abitanti, più 8,6% del 2014) e l'aumento dei pendolari (da 29 mln di oggi ai 30,9 del 2030) pongono gli attori della mobilità e dei trasporti di fronte alla necessità di dare una risposta concreta ad una nuova domanda di mobilità per cui l'auto e la sharing economy saranno centrali nei prossimi 15 anni «a fronte di un'offerta del trasporto pubblico che crescerà in maniera ridotta». È quanto emerge dal rapporto «L'evoluzione della mobilità degli ita-

liani - dallo scenario attuale al 2020-2030» dell'Associazione nazionale industria dell'autoneggio e servizi automobilistici, e della fondazione Censis. I trend di crescita della popolazione (Centro-Nord 2,5 mln; Sud e Isole - 600.000) e dei pendolari (Centro - Nord tra il 10% ed il 12,6%; Sud e Isole - 1,7%) nelle megacities al 2030 inoltre evidenziano una sostanziale differenza tra Centro Nord e Mezzogiorno. I pendolari che utilizzeranno l'auto poi passeranno dai 17,5 mln del 2015 a circa 18,8 del 2030. Per il rapporto Censis-Aniasa si passerà da una popolazione di circa 26,2 milioni che si spostano in auto del 2010 ai 28,2 milioni del 2030, «per cui è necessaria una nuova automobile: connessa, a bas-

se emissioni ed autonoma». È prevista anche un'influenza del turismo sulla mobilità con un aumento di turisti stranieri al 2030, dai 58 milioni di oggi ai 68 milioni per cui «siamo di fronte - dice Vincenzo Garofalo della commissione Trasporti della Camera - ad un nuovo ciclo e dobbiamo pensare al sistema filiera, su cui ci si trova a competere ad ampio raggio e per questo è necessario anche un sistema fiscale unico europeo». Infine Giuseppe De Rita, presidente del Censis, ha ribadito che «la storia dell'auto inizia con una specificità di simbolo, di proprietà, oggi tutto questo è un ciclo finito, abbiamo bisogno di strumenti e nuove tecnologie non di proprietà».



SEMPRE PIÙ AUTO CONDIVISE PER RISPARMIARE SUI COSTI

**MONDO**  
trasporti

[ COSA CI RISERVA IL FUTURO ]

# La fantascienza è qui In trent'anni le auto che si guideranno da sé

Ecco alcune innovazioni in fase (avanzata) di studio



**C'è chi ha già pensato di fare a meno del volante e chi intende integrare la nostra auto con i Google Glass: la tecnologia renderà sempre più sicura la nostra guida**

Se la vettura è dotata di una tecnologia di start-stop, si riavvia cinque secondi prima che scatti il verde, così basta sollevare il piede dal freno e si è prontissimi a ripartire.

Poi c'è chi, come la Harman, che ha deciso di integrare i Google Glass con le sue tecnologie di guida assistita. Il sistema analizza in automatico le immagini della strada davanti al guidatore e si accorge se c'è un rischio di collisione con il veicolo che si trova davanti, magari perché sta rallentando o si è fermato improvvisamente. In tal caso invia una notifica visiva e sonora direttamente agli occhiali smart.

La Kia invece punta a utilizzare movimenti delle mani e delle dita per impostare la radio e il sistema di navigazione. La Ford sta elaborando C-Max Solar Energi un'auto che ha un pannello solare sul tettuccio che raccoglie l'energia necessaria per ricaricare la batteria. Un giorno di esposizione equivale a quattro ore di ricarica a una presa di corrente.

La francese Valeo ha presentato una tecnologia che permette alla macchina di trovare da sola uno spazio libero dove sistemarsi in un garage o in un'area parcheggio. Per attivare il tutto basta scendere dalla macchina e dare l'ok da una app.

Un'altra tecnologia che potrà ridurre notevolmente le vittime di incidenti è quella del V2V della Ford. V2V sta per «Vehicle-to-vehicle communication» e sfrutta una connessione wireless a corto raggio per avvisarci della posizione e di comportamenti anomali di altre auto negli immediati dintorni: per esempio ci dice se dietro l'angolo una sta arrivando a particolare velocità o un'altra è passata col rosso. Un'altra innovazione (anche questa dell'Audi) sfrutta un collegamento con la rete dei semafori cittadini per mostrare sul cruscotto a che velocità (consentita, è ovvio) bisogna andare per prendere il verde.

Le nostre auto saranno sempre più collegate in rete e sempre meno controllate dal guidatore



## LA RICERCA

### Automobilisti indisciplinati e consapevoli

**G**li automobilisti italiani? Degli inguaribili indisciplinati. È almeno questo il risultato di un sondaggio effettuato da una nota assicurazione on line. La nota positiva è la consapevolezza del pericolo per alcuni comportamenti. Ne è un esempio l'uso del cellulare alla guida: gli italiani sanno che è pericoloso (anche se lo fanno lo stesso).

Il primato tra i comportamenti più pericolosi spetta alla brutta abitudine di scrivere e leggere sms mentre si guida; a seguire troviamo i sorpassi azzardati praticati quando non si ha la giusta visuale della strada, il mettersi alla guida dopo essersi concessi un bicchiere di troppo e parlare al telefono senza utilizzare l'auricolare. Da non sottovalutare nemmeno la tendenza a non rispettare le distanze di sicurezza e superare i limiti di velocità. Tutti comportamenti stigmatizzati, ma anche confessati dagli stessi automobilisti.

È interessante notare che i guidatori di città si ritengono minacciati soprattutto dagli altri automobilisti: più della metà (54%) riconosce negli automobilisti «selvaggi» una concreta minaccia per chi guida, insieme allo spericolato zigzagare dei motorini in mezzo al traffico e la situazione non sempre ottimale delle nostre strade. I «guidatori senza peccato» non sono in realtà molto numerosi. Il sondaggio rivela che solo uno sui tre del campione afferma di non commettere alcuna infrazione del Codice della strada.

Analizzando i dati per fascia di età cosa emerge come i più inclini a distrarsi siano proprio i giovani tra i 18 e i 24 anni (che registrano la percentuale più alta di utilizzo del cellulare al volante con il 24%), mentre agli over 45 va il premio dei più responsabili, solo il 2% afferma infatti di mettersi alla guida dopo aver bevuto alcolici.

Gran parte degli italiani sogna un'auto dotata di equipaggiamenti tecnologici come pilota automatico e sistemi frenanti per le situazioni di pericolo. Non mancano naturalmente desideri al limite della fantascienza come l'autoradio 3D, la possibilità di spostarsi agevolmente sia su strada sia sull'acqua o tecnologie che permettano al veicolo di tenere sveglio l'autista.

Una delle proposte è creare una banca dati elettronica nazionale che contenga tutti i profili di rischio degli automobilisti. Tale banca, condivisa da Ivass, Motorizzazione, Polizia Stradale e compagnie assicurative, oltre a rappresentare un concreto passo in avanti sul fronte della trasparenza complessiva del sistema, costituirebbe infatti anche un significativo sistema di prevenzione di frodi e truffe.

**I più inclini ad essere indisciplinati alla guida e a distrarsi sono i giovani tra i 18 e i 24 anni che registrano la percentuale più alta di utilizzo del cellulare al volante con il 24%**



## IL NUOVO NISSAN QASHQAI THE ULTIMATE URBAN EXPERIENCE



NissanConnect



Tecnologia  
Nissan Safety Shield



Sistema di assistenza  
al parcheggio



Sistema di controllo

**Gianni**  
motors

RAGUSA Via A. Grandi Tel. 0932.257631

COMISO Via L. Sciascia, 97/99 Tel. 0932.721466

MODICA Rivenditore autorizzato Autotrucks - Tel. 0932.906719



## [ ECONOMIA &amp; MARE ]

MONDO  
trasporti

# Quelle grandi navi che ci bypassano e che poi paghiamo

## La grande occasione (persa) del Ponte sullo Stretto

TONY ZERMO

Le navi che escono dal ristrutturato Canale di Suez sono duemila al giorno. Quasi tutte passano davanti alla Sicilia, ma non si fermano, proseguono superando Gibilterra e risalendo l'Atlantico fino ad approdare nei porti del Nord, soprattutto Rotterdam e Amburgo. Qui le gru prelevano dalle navi i container contenenti le merci e li collocano sui treni, oppure sui Tir. Da qui comincia il percorso inverso: cioè le merci scendono verso sud fino ad arrivare in Italia e perfino in Sicilia.

In sostanza quei container che potevano essere sbarcati ad Augusta per raggiungere in 24 ore con i treni merci il cuore dell'Europa, hanno fatto un viaggio di cinque giorni con aggravio di soldi e di tempo. Perché le navi che escono da Suez non si fermano in Sicilia percorrendo la tratta più breve?

Non si fermano non perché nella rada di Augusta il pescaggio non sia sufficiente per accogliere le grandi navi portacontainer, ma perché il porto siciliano non è ancora attrezzato per prelevare i container e non ha nemmeno la ferrovia a portata di mano. Non solo: i treni merci italiani sono così lenti da indispettare e si fermano due ore per trasbordare dalla costa siciliana a quella calabra con i traghetti delle Ferrovie dello Stato (che inquinano il mare e perdono qualcosa come 200 milioni di euro l'anno). Ecco perché io sono a favore del Ponte più lungo del mondo. Gli ambientalisti sostengono che l'opera non è bella e disturba gli uccelli migratori. Ma anche la Torre Eiffel all'inizio era esecrata dagli intellettuali francesi e poi è diventata il simbolo di Parigi. I critici dicono che è un'opera faraonica che costa troppo ed è poco utile. E' stato calcolato che costa 8 miliardi, 40% a

carico dello Stato e 60% a carico degli investitori che avrebbero in cambio i pedaggi per 30 anni. Il costo per lo Stato sarebbe di circa 3 miliardi, ma c'è da ricordare che le Ferrovie per il diritto di attraversamento dei treni avevano concordato con la «Stretto di Messina» presieduta da Ciucci di pagare un canone di 100 milioni di euro l'anno per 30 anni, appunto 3 miliardi. In sostanza, anche senza contare il 10% del contributo Ue che può salire anche al 20%, si tratta di un'opera che si paga da sola e che la Bei, Banca europea degli investimenti, aveva proposto di finanziare. Non fare l'opera significa bruciare un miliardo per risarcimenti e fare una figura da peracottari verso le aziende internazionali che facevano parte della

cordata Impregilo, ora Salini, tra cui cinesi, americani, spagnoli, svedesi. L'ex ministro alle Infrastrutture Maurizio Lupi era d'accordo sulla necessità di realizzare il Ponte. Il suo successore Graziano Delrio invece si dice contrario alle grandi opere («Meglio opere piccole e utili»), ma dovrà convenire che cinque milioni di siciliani non possono continuare ad avere la corda al collo dei traghetti privati con relativa attesa nei giorni di punta, oppure ridursi un

giorno a sbarcare dal treno a Messina, andare con i bagagli a mano su un battello per approdare a Villa San Giovanni e poter salire su un treno. Certamente per fare in modo che i portacontainer provenienti dall'Asia sbarchino in Sicilia, ed esattamente ad Augusta, bisogna fare i lavori per l'ammmodernamento del porto e delle linee ferroviarie. Ma un'azienda italiana come la Salini che sta facendo un nuovo Canale di Panama è perfettamente in grado di affrontare il compito ed eventualmente di rimettere a posto le linee di comunicazione in Sicilia. Non abbiamo bisogno dei cinesi. Abbiamo solo bisogno di credere in noi stessi.

*Dall'Oriente passano da Suez e navigano verso Rotterdam o Amburgo e le merci arrivano qui con i Tir*



Le navi provenienti dalla Cina e dall'Estremo Oriente cariche di merce destinata alla Sicilia vanno a scaricare a Rotterdam o Amburgo

### COSÌ STA CAMBIANDO IL PORTO DI PORTO EMPEDOCLE

Il Porto di Porto Empedocle si sta trasformando: se infatti il settore squisitamente commerciale fa registrare un crollo verticale c'è il boom del settore crocieristico. I dati della Capitaneria di porto lasciano pochi dubbi. I mercantili transitati hanno fatto registrare nel 2014 un -73% rispetto allo stesso periodo del 2013. Sul fronte delle merci sbarcate i numeri sono altrettanto drammatici facendo registrare un -65%. Regge solo il pet coke (+1%). Il cemento nonostante la crisi del settore, con conseguente ridimensionamento dello stabilimento Italcementi locale scende di poco (-2%), mentre è calato del 64%. Segno meno anche per i passeggeri sbarcati da traghetti e aliscafo per le Pelagie (-30%) e per gli imbarcati (-19%). Cresce invece il traffico delle navi da crociera addirittura +108%, per non parlare dei turisti sbarcati che ha fatto registrare uno straordinario +257% rispetto allo scorso anno.

### LE VIE DEL MARE

## E il porto di Pozzallo può essere strategico per merci e turismo

Il presidente dell'Irsap, Alfonso Cicero ha convocato un incontro presso la sede dell'Istituto di Ragusa per esaminare e definire un percorso di rilancio del porto di Pozzallo. Al vertice hanno partecipato i rappresentanti delle organizzazioni di categoria, dei sindacati, del Comune di Pozzallo, della Camera di Commercio, della società che gestisce l'aeroporto di Comiso, della ex Provincia regionale, del dipartimento regionale Attività Produttive e del Genio Civile. Presenti, tra gli altri, i deputati regionali della provincia di Ragusa, Franco Assenza, Pippo Di Giacomo, Nello Di Pasquale, Vanessa Ferreri e Orazio Ragusa.



Al termine di una approfondita discussione è scaturita la decisione unanime «di istituire un Tavolo permanente per risolvere l'emergente problematica della gestione del porto, la programmazione delle indispensabili opere di messa in sicurezza», si legge in una nota. Inoltre, «è stata espressa la volontà da parte di tutti - prosegue la nota - di disegnare un percorso verso nuove e diverse opportunità che vadano oltre il settore commerciale (che già vanta importanti scambi commerciali), che sappia guardare anche al turismo e

al contempo sia a servizio delle imprese dell'area industriale. Un progetto che tenga anche conto della questione sociale derivante dai sempre maggiori flussi di migranti». I partecipanti all'incontro hanno dato delega al presidente dell'Irsap, Alfonso Cicero, di convocare in tempi brevi il «tavolo permanente per il Porto di Pozzallo». «È importante - afferma Cicero - il segnale concreto, in termini di presenza e volontà, da parte di tutte le rappresentanze delle parti sociali e delle istituzioni del territorio, ivi compresa la compatta presenza della deputazione regionale iblea, nel condividere la necessità e urgenza di tracciare l'inizio di un percorso di gestione del porto di Pozzallo. Il porto certamente potrà offrire, per la sua straordinaria posizione geografica, nuove opportunità economiche per il territorio».

«Tra i diversi progetti dell'Irsap - aggiunge - abbiamo già trasmesso all'Uregia per la gara d'appalto tre progetti del Po-Fesr 2007-2013 per importanti opere pubbliche a favore della Zona industriale. Tra questi vi è un progetto di circa 2 milioni di euro che riguarda l'assetto e la riqualificazione degli assi viari dell'agglomerato industriale di Modica Pozzallo».

### L'ESAME CONSENTE ALLO SKIPPER DI AFFRONTARE QUALUNQUE DIFFICOLTÀ



Prendere la patente non è sempre il primo passo per imparare ad andare a vela, ma sicuramente è un momento importante della vita di uno skipper. Il corso per la patente nautica può essere l'occasione per cominciare a vedere le cose dal punto di vista dello skipper. A volte si pensa che la patente sia un inutile passaggio burocratico e i sostenitori di questa tesi portano a sostegno di essa il fatto che in altri paesi questo documento non sia previsto. Dal momento però che in Italia la patente è una condizione «sine qua non» per poter portare una barca con un motore che eccede i 40.8 hp di potenza o 2000 cc. di cilindrata per i diesel, è bene sfruttare al massimo l'impegno che, comunque, si dovrà mettere per ottenerla. La prima scelta che si trova a dover fare chi vuole prendere la patente nautica è decidere se seguire il corso per navigare entro le 12 miglia o quello riser-

## Andare per mare in sicurezza Quando la patente salva la vita

vato a una navigazione senza limiti. Se l'obiettivo principale è quello di perdere poco tempo e dedicare all'argomento il minor impegno possibile, sicuramente la scelta giusta è quella di iscriversi a un corso per la patente per la navigazione entro le 12 miglia da costa. Questa, vista la conformazione delle nostre coste, permette di andare quasi ovunque. Sapere usare un sestante o calcolare la deviazione, oggi, con i moderni ausili elettronici alla navigazione di cui tutti dispongono, non è di vitale importanza, ma i problemi della corrente e dello scarroccio, lo sono. Capire a fondo le basi della meteorologia, è

un passo fondamentale per poter, domani, portare dei passeggeri in barca senza vivere l'ansia di chi non sa e si trova davanti a qualcosa che non conosce. Le basi della meteorologia che si studiano ad esempio nel corso per la patente senza limiti, non permettono di fare una previsione, ma servono a fornire allo skipper le conoscenze fondamentali per capire un bollettino e leggere una carta sinottica. Ecco perché chi intende assumersi la responsabilità di portare a spasso per mare altre persone, debba scegliere il corso per la patente senza limiti, anche se non si allontanerà mai dalla costa oltre le famo-

se 12 miglia.

La patente va presa facendo un corso in una scuola nautica, o meglio, in una scuola di vela. L'esame di patente nautica è composto da tre prove. Per il primo si risponde a una serie di 30 quiz per i quali ci sono tre possibili risposte per ognuno, una sola di queste è corretta. Il candidato può fare 5 errori, al 6°, è bocciato. Esiste una serie di quiz per l'esame di patente nautica per la navigazione entro le 12 miglia e una serie diversa per la patente nautica per la navigazione senza limiti da costa. Il problema di carteggio ha livelli di difficoltà diversi per le due categorie di

patenti, mentre, la prova pratica ha lo stesso livello di difficoltà, almeno teoricamente. L'esercitazione di carteggio prevede un problema che ha un'unica soluzione, se si sbaglia si è bocciati. La prova pratica può variare anche notevolmente al variare dei luoghi in cui si svolge l'esame. Ci sono esperti velisti (così si chiamano gli esaminatori di vela) che chiedono di ormeggiare la barca e altri che non lo fanno, ce ne sono alcuni che fanno molte domande teoriche e altri che non ne fanno alcuna. Tutti, però, fanno fare la manovra di recupero in mare. Questa manovra, che è applicabile alla situazione reale solo in circostanza precise e in un numero di casi molto limitati, viene chiesta perché serve all'esaminatore per capire quanta padronanza il candidato ha nel condurre la barca. La manovra di recupero di uomo in mare richiede di effettuare una virata, un'abbattuta e diverse andature, è quindi, un compendio di tutte le principali manovre che si fanno in barca.

# PATENTI NAUTICHE

BARCHE A VELA & A MOTORE ENTRO 12 MG E SENZA LIMITI

CORSI INDIVIDUALI E DI GRUPPO

ESAMI IN SEDE



**AUTOSCUOLA E SCUOLA NAUTICA  
FRANCO LICATA D'ANDREA**

Tel: 0922 774622 - Cell. 339 1326257 - Via Nazario Sauro, 2 - LICATA (AG)  
WWW.SCUOLANAUTICALICATA.IT

**[ I COLLEGAMENTI CON LE ISOLE ]**

# Collegamenti con le isole Stagione turistica aperta e tutto è ancora incerto

**Regione. Giovedì la terza «gara». Le prime due deserte**

**S**embrava tutto risolto e invece il problema dei trasporti per le isole minori siciliane – con la stagione estiva in arrivo – sembra di nuovo, è proprio il caso di dirlo, in alto mare. E questo proprio nell'anno in cui c'è la mannaia dell'autostrada Palermo Catania che ha spezzato in due la nostra isola.

A maggio la Regione e Ustica Lines sembrava si fossero accordati. Ma così non è stato visto che, il 20 maggio scorso, la seconda asta per il servizio, è andata deserta.

Nell'avviso dello scorso maggio erano state invitate una dozzina di compagnie del settore: la Grimaldi, la Nlg di Napoli, la Snav, la Alilaur, la Blufferies delle Ferrovie, la VeneziaLines, la Tarnav di Milazzo, la Smiv di Cefalù, e pure le compagnie greche Sirena mar, Nel Lines, Hellenic seaway, la maltese Virtu Ferries e il colosso danese e tedesco Scandlines. Ma alla scadenza dell'avviso non è arrivata alcuna offerta.

La carenza di collegamenti in piena stagione estiva di certo danneggerà le imprese turistiche, oltre a creare un grave disagio ai cittadini.

La Ustica Lines, unica società che si era presentata negli anni a queste gare, dopo aver minacciato di interrompere (e ripreso in deroga) i collegamenti ha deciso di non partecipare più.

Il braccio di ferro fra il vettore e la Regione Sicilia è iniziato quando quest'ultima, in base a una rivisitazione dei parametri chiesti a organi indipendenti, ha rivisto al ribasso la



base d'asta per i servizi aggiuntivi di Pelagie, Ustica e Pantelleria e per il contratto in essere con Ustica Lines per le Eolie. Secondo l'amministrazione regionale i contratti devono essere ridotti di almeno il 10% e sul bando per le Pelagie la riduzione è stata addirittura di circa 10 milioni di euro, pari al 20%.

Dato il primo esito, si è effettuato un altro tentativo, indetta un'altra asta, ma il risultato non è cambiato: all'asta del 20 maggio non si è presentato nessuno.

Una circostanza che ha naturalmente scatenato la polemica politica con l'opposizione che ha attaccato ad

alzo zero l'Amministrazione regionale.

Vincenzo Gibiino, senatore di Fi, ha per esempio chiesto a Crocetta quali programmi ha in serbo per risolvere la questione.

«Una vicenda – ha detto – che inizia male e che rischia di finire decisamente peggio quella dei collegamenti veloci tra la Sicilia e alcune delle sue isole minori: prima la Giunta Crocetta disattende gli accordi con la Ustica Lines, che interrompe temporaneamente il servizio con le Eolie e le Egadi, quindi non riesce a trovare una soluzione per gli aliscafi che collegano l'Isola a Ustica, Pantelleria, Lampedusa e Linosa».

«Andate deserte le aste del 12 marzo e del 20 maggio – continua il senatore Gibiino –, alle quali non ha preso parte alcuna compagnia di navigazione, la situazione, con la stagione turistica già in corso, rischia di diventare oltremodo bollente, considerando che aliscafi e catamarani veloci sono i mezzi più utilizzati dai vacanzieri. Un'estate a grave rischio, dunque, per comunità che con i guadagni di giugno, luglio e agosto vivono un anno intero».

«Crocetta ci spieghi come intende affrontare la questione – sottolinea –, da risolvere nelle prossime ore, e si chieda anche come mai nessun armatore consideri appetibile il bando regionale. Una risposta la suggeriamo noi: la riduzione dei contratti prevista dalla Regione non consentirebbe alle compagnie marittime di coprire i costi dei servizi, tra carbu-



rante e personale».

«Caro presidente Crocetta, ritorni sui suoi passi – conclude Vincenzo Gibiino –, non mortifichi impresa e lavoro, non riduca la base d'asta e vedrà che il servizio, a costo di mercato, sarà effettuato. Risparmiare si può e si deve, ma nel modo giusto, tagliando gli sprechi veri, quelli che la giunta regionale ha invece nascosto sotto il tappeto».

«La Regione ha il dovere di garantire i collegamenti con le isole minori, indispensabili non solo alla vita quotidiana delle comunità locali

ma, soprattutto in estate, a tenere in piedi l'economia turistica» ha detto Antonello Cracolici, parlamentare regionale del Pd e dunque (almeno in teoria di maggioranza).

«Ciò che sta avvenendo – continua Cracolici –, con le ripetute gare andate deserte, sta mettendo in ginocchio le comunità isolate e il loro indotto economico legato alla stagione estiva. Quello che non si comprende è come sia stato possibile far passare tutto questo tempo, da dicembre ad oggi, senza trovare una soluzione stabile. Ho chiesto all'assesso-

re alle Infrastrutture e Trasporti Pizzo e al direttore Bellomo, che hanno già bandito una nuova procedura di affidamento che scadrà giovedì 18 giugno, di prevedere in ogni caso la garanzia dei collegamenti aggiuntivi che, specie in estate, devono essere assicurati dalla Regione».

«Aspettiamo giovedì prossimo – conclude Cracolici – in assenza di una soluzione, venerdì dovranno essere individuate procedure speciali, anche attraverso l'intervento delle Prefetture, per garantire i collegamenti marittimi».

**LE STIME DELLA FONDAZIONE RES**
**L'ESERCITAZIONE**
**DALLA MARINA MILITARE  
PROVA ANTINQUINAMENTO**

**I**l 17 giugno la Marina Militare organizza a Siracusa l'esercitazione antinquinamento marino denominata "Aretusa 2015". L'iniziativa rientra tra le attività svolte dalla Marina Militare "per assicurare la prontezza e il mantenimento delle capacità delle unità navali responsabili delle operazioni di disinquinamento in mare".

L'esercitazione sarà preceduta, martedì 16, da un seminario sulla lotta all'inquinamento da idrocarburi in mare, giunto alla sua ottava edizione, in programma alla Camera di Commercio.

Vi prenderanno parte tecnici specializzati in materia di antinquinamento marino e rappresentanti del mondo accademico siciliano.

Il 17 giugno, nelle acque antistanti Siracusa, scatterà la fase in mare, con unità navali e mezzi aerei della Marina Militare e della Capitaneria di Porto che, congiuntamente ad altri mezzi locali, simuleranno di dover fare fronte ad uno sversamento in mare di idrocarburi, causato da un incidente ad un'unità mercantile.

Contemporaneamente alle attività in mare, la Prefettura attiverà la propria sala operativa per contrastare il possibile spiaggiamento su costa di parte degli inquinanti.

Durante l'esercitazione, saranno impiegati biocarburanti provenienti da fonti sostenibili, riducendo così l'impiego di derivati petroliferi e le emissioni inquinanti.

**I**l 2014 ha segnato la fine della fase recessiva in Sicilia. Rispetto all'anno precedente il dato del Pil regionale non ha infatti subito variazioni che in una situazione congiunturale come questa finisce per diventare una circostanza positiva: si tratta infatti del primo anno non negativo dopo sei anni con il segno meno. La crescita vera e propria dovrebbe consolidarsi in questo 2015 (il Pil siciliano dovrebbe crescere dell'1,5%). Ma se si pensa che si tratta di un dato che possa avere da subito influenza positiva sul tasso di disoccupazione si sbaglia: il 23% del 2014 rimarrà pressoché invariato anche nel 2015. Queste conclusioni sono contenute nel CongiunturaRes, il rapporto di analisi e previsioni dell'andamento dell'economia regionale curato dalla Fondazione RES.

Il quadro offerto dal modello di previsione della Fondazione RES – basato sui dati disponibili a fine gennaio – presenta condizioni più critiche rispetto a quanto espresso nello scenario dello scorso luglio. Il 2014, in sostanza, sarebbe il punto di arresto di un processo recessivo che dal suo avvio, identificabile nel 2007, ha visto una caduta del Pil di oltre il 13%, del valore aggiunto industriale del 7%, delle costruzioni dell'11%, dei servizi del 14% ma, soprattutto, un crollo del 41% degli investimenti in macchinari e attrezzature e del 19% di quelli in costruzioni con la chiusura di quasi 25 mila imprese attive.

Ma per il 2015 dovrebbe esserci l'inversione di tendenza con un +1,5% di crescita del Pil spinto – si rileva nel rapporto – da una debole ripresa della domanda (soprattutto consumi privati) e dalle esportazioni. L'edilizia, dopo lunghi anni di rallentamento, sembra anticipare un graduale percorso di ripresa. L'agricoltura sul versante produttivo mantiene i livelli degli ultimi anni, mentre continua a segnalare però

## Sicilia, la congiuntura economica 2015 il Pil non cala più ma il lavoro non cresce

un'acuta crisi occupazionale. E infatti la nota dolente resta la disoccupazione. Per il 2015 le stime RES prevedono un ulteriore peggioramento con un tasso di disoccupazione massimo che dovrebbe confermarsi al 23%, per poi iniziare una lenta discesa a partire dal 2016. Si tratta di un dato superiore di oltre 10 punti rispetto alle medie nazionali.

L'industria nei dati ufficiali segna una flessione complessiva del 3,5%, e prosegue l'apparente fuoriuscita di addetti all'agricoltura (-

11,4%). Il tasso di mancata partecipazione al lavoro («inattivi»), su base annua, risulta ancora in crescita per la Sicilia, passando dal 41,1% al 43,7%. Il tasso di occupazione, passato al 38,3%, risulta il più basso in Italia (media nazionale 56,0%).

La tendenza in calo che aveva caratterizzato l'andamento dei consumi delle famiglie negli ultimi anni sembra essersi arrestata nel 2014. C'è una ripresa dei consumi alimentari (+0,4%), di vestiario e calzature (0,5%); si registra anche un incre-



mento "forzato" della spesa in trasporti (+0,8%), sanità (+0,3%) e comunicazioni (+2,5%). Aumentano però anche i consumi in alberghi e ristoranti (+0,6%), mobilio e arreda-

mento (+0,1%), ricreazione e cultura (+0,4%): si tratta di una sorta di reazione alla crisi, verso il mantenimento di standard di vita ritenuti più accettabili, favorito in parte dal rallentamento dei prezzi che in Sicilia è stato più marcato che nel resto del Paese.

Secondo i dati Istat le esportazioni dirette risultano in calo del -13,4% (dato negativo anche al netto dei flussi petroliferi). Ma aumentano le esportazioni di prodotti alimentari (+3,7% rispetto allo stesso periodo 2013), di prodotti tessili e dell'abbigliamento (+77,5%, in crescita evidente, anche se su una base iniziale modesta), di metalli e prodotti in metallo (12,9%) e di macchinari vari (+11,0%).

Il mercato creditizio registra un nuovo rallentamento degli impieghi. I dati, resi disponibili dalla Sede regionale della Banca d'Italia, mostrano una riduzione complessiva del credito erogato al settore privato del 2,4%. I depositi delle famiglie registrano, invece, un nuovo incremento del 1,6%, quelli delle imprese un +6,5%, segno di una preferenza per le forme più liquide di risparmio.

È comunque emersa la presenza in Sicilia di positive dinamiche imprenditoriali virtualmente «nuove» rispetto alla vocazione del territorio. Cioè in territori che sono specializzati tradizionalmente in alcuni settori emergono casi di vivacità imprenditoriale che poco hanno a che fare con questa specializzazione. Un dato registrato, a livello provinciale, in ben 17 dei 45 casi osservati.



**I dati dicono che il Pil della Sicilia non cala più, come accaduto nei sette anni precedenti ma ancora non si vedono risultati sul piano occupazionale**

## [ ECONOMIA &amp; MARE ]

MONDO  
trasporti

# Container ed economia In Sicilia spedirne uno costa il doppio che al Nord

Il dossier del prof. Russo: gallerie strette e treni troppo corti

**S**empre più indietro e sempre più ai margini delle grandi linee di collegamento e del commercio europeo. È la Sicilia che esce dalla relazione del professore dell'Università mediterranea di Reggio Calabria Francesco Russo durante una sua audizione alla Commissione Trasporti del Senato. «Negli ultimi 15 anni – dice Russo – si è assistito a un processo mai accaduto dalla fondazione della Repubblica: a fronte di una crescita formidabile dell'accessibilità del Nord, c'è stata una crescita zero nel Sud». Il professore dell'Università di Reggio Calabria ha analizzato il gap esistente tra il Nord e il Sud del Paese dove, praticamente, è pressoché impossibile spedire un container perché le gallerie sono troppo basse e i treni troppo corti.

E infatti per un investitore siciliano spedire le merci dalla Sicilia ha un costo molto più alto rispetto ad un competitor di un'altra regione del Continente.

A incidere maggiormente – come spiega il prof. Russo nella sua relazione – è la cosiddetta accessibilità che da noi sconta le inefficienze del sistema dei trasporti. In Sicilia i container marittimi non possono viaggiare sui treni perché non passano dalle gallerie ormai desuete e risalenti, spesso, al periodo borbonico. E poi c'è anche un altro fattore: il prezzo per spedire le merci dalla Sicilia è quasi il doppio rispetto al resto d'Italia perché i treni sono, in media, più corti di 200 metri rispetto a quelli che circolano al Nord. A



In Sicilia ci sono gallerie troppo basse e strette che non permettono il passaggio dei containers e inoltre i treni sono troppo (meno della metà della media europea) facendo schizzare in alto i prezzi

questo si aggiungono le distanze (anche per i passeggeri): ormai da Roma a Milano il Frecciarossa impiega meno di tre ore, mentre in Sicilia in tre ore si fa Palermo Catania. «L'accessibilità nel Mezzogiorno – ha scritto il professore Russo nella sua relazione – ha avuto sempre un ritardo rispetto a quella media nazionale, ma, in qualche modo, il ritardo è sempre stato costante. Ciò al crescere dell'accessibilità del

Centro-Nord è sempre cresciuta anche quella del Sud, pur mantenendosi comunque una profonda differenza. Negli ultimi 15 anni – continua – si è assistito per la prima volta ad un nuovo processo, mai accaduto dalla fondazione della Repubblica e forse dello Stato unitario: a fronte di una crescita formidabile dell'accessibilità del Nord, c'è stata una crescita zero, o di infimo ordine, nel Sud. Crescita nel Centro-



Nord trainata dall'impetuoso avanzamento dell'alta velocità ferroviaria che, da sola, secondo alcune stime varrà complessivamente 100 miliardi di euro». Del resto l'Ue ha quale riferimento per le merci la ferrovia. Il corridoio 5 che dovrebbe unire (entro il 2050...) Helsinki a Malta, passando per Palermo e Augusta è fondamentale per la Sicilia. «La prima condizione – scrive Rus-

so – è che i container marittimi ed i semirimorchi, posti sui carri, passino dentro le gallerie, cioè le sagome siano tali da permettere il transito». In Sicilia e Sardegna non si può, dalla Toscana in su si può. «Il costo di ogni container – spiega Russo – si riduce al crescere della lunghezza del treno. Il costo di trasporto di un container in un treno da 500 metri è il doppio del costo dello stesso container in un treno da

mille metri». In Germania i treni sono in media lunghi 835 metri, in Italia, ma solo fino a Bologna, 750 metri. In Sicilia la lunghezza attuale è di 380 metri. L'obiettivo dell'Ue è raggiungere entro il 2030 i 1.500 metri tra Stoccolma e Bologna. Il problema è che la Sicilia non ha nemmeno i progetti per invertire la tendenza. Un dato che influirà sui tassi di crescita degli anni a venire.

## SERVE UN'EDUCAZIONE STRADALE APPROFONDATA PER EVITARE INCIDENTI

**S**ino al 2012 non rientravano neanche nelle statistiche Istat per gli incidenti stradali, ma il crescente numero di veicoli circolanti di questo tipo in tutt'Italia con il conseguente aumento della statistica della quantità di sinistri e delle vittime coinvolte, non poteva non fargli rientrare appieno nel novero delle rilevazioni periodiche da parte degli istituti interessati. Stiamo parlando dei quadricicli, noti al pubblico, specie quello dei più giovani, anche come minicar o microcar. I problemi nascono dal fatto che data la cilindrata ridotta e le conseguenti prescrizioni di legge che ne consentono la guida ai minori di 18 anni specie per quelle "più leggere", siano considerate genericamente come ciclomotori, ma è piuttosto evidente che chi è intenzionato ad acquistarli

# Il boom delle minicar, ecco cosa c'è da sapere

o ne possiede già uno, ne percepisce la guida come quella di un'autovettura per l'apparente stabilità data dalla presenza delle quattro ruote. Ma così non è (o perlomeno non dovrebbe essere) se solo si considerasse più compiutamente la legislazione vigente. La normativa a livello europeo, infatti, è abbastanza netta nel dividere tali veicoli in due tipologie ben precise a seconda delle loro caratteristiche costruttive: quadricicli leggeri, massa inferiore ai 350 chilogrammi, cilindrata inferiore ai 50cc se equipaggiate con motori a benzina (non sono invece previsti limiti per i motori diesel o elettrici), potenza inferiore ai 4 kW e velocità massima inferiore ai 45

km/h. Quadricicli pesanti, massa inferiore ai 400 chilogrammi, potenza inferiore ai 15 kW e velocità massima inferiore agli 80 km/h. Le microcar classificate come quadricicli leggeri vengono equiparate ai ciclomotori, dunque è possibile guidarle previo conseguimento della patente AM, quindi già a partire dai quattordici anni d'età. I modelli che invece vengono classificati come quadricicli pesanti sono assimilati ai motocicli e pertanto sono guidabili previo conseguimento della patente B1 o A1 e quindi a partire dalla maggiore età. Ma venendo alla legge dei numeri

per comprendere che è bene prestare la massima attenzione e non sottovalutare i rischi connessi quando ci si mette sulla strada, è bene ricordare che nel 2012, su queste vetturine dalla velocità (ufficialmente) ridotta, 8 conducenti hanno perso la vita e 459 sono rimasti feriti in incidenti stradali. Sono cifre apparentemente relative ma, a fronte di un parco veicoli ancora molto contenuto (si stima che i "ciclomotori a quattro ruote" circolanti siano oltre 80 mila sono certamente un sintomatico campanello d'allarme. Degli 8 morti, 7 erano uomini. Dei 459 feriti, il 36% era costituito dalle

donne e il 64% da uomini. Tra morti e feriti su quadricicli, nel 2012 è risultato inoltre che il 65% era costituito da conducenti di oltre 30 anni e il 35% al di sotto. Il dato che più impressiona è quello relativo al fatto che ben il 33,7% dei feriti su questi mezzi sono adolescenti (10-17 anni) e ciò dovrebbe indurre a qualche riflessione da parte di tutti quei genitori che pensano che una minicar risolva tout court i problemi della mobilità dei propri figli mentre, come sempre una corretta e compiuta educazione stradale prima di farli mettere alla guida, potrebbe ridurre notevolmente queste drammatiche cifre.



MINICAR SEMPRE PIÙ DIFFUSE

**MOTOeSHOP**  
By Rossana Turrisi

**AIXAM** N°1 DELLE MINICAR  
IN ITALIA ED EUROPA

**GIARRE** Via Don Luigi Sturzo 34 Tel. 095 938197  
P.zza Europa, 95129 Catania  
[www.motoeshop.com](http://www.motoeshop.com)

**SUPER PROMOZIONE!**  
COMPRESO NEL PREZZO:  
ASSICURAZIONE RC  
E ANTIFURTO SAT  
PER IL 1° ANNO  
**IN OMAGGIO:**  
ABS & TABLET!



## [ IL MONDO DEI GIOVANI ]

**S**uperati i 18 anni, prendere la patente «B» è uno dei desideri più grandi dei neo-maggiorenni. Serve a sentirsi grandi, a sentirsi come gli «altri», è un modo per tagliare un altro po' il cordone ombelicale che lega i nostri ragazzi ai genitori.

Spesso però decidere se è il momento giusto per affrontare i quiz e l'esame di guida non è una decisione semplice e immediata. E' fondamentale infatti valutare i costi e i tempi necessari per prendere la patente, considerare i propri impegni scolastici, e quindi se le condizioni precedenti sono favorevoli, decidere se iscriversi a scuola guida o prendere la patente da privatista.

Intanto va subito detto che scuola guida non è da sfigati. È un luogo comune da smentire subito: non è vero che a scuola guida si iscrivono solo gli imbranati e prendere la patente da privatista è «da svegli».

Che decidiate di iscrivervi presso un'autoscuola o fare tutto da soli, una doppia bocciatura comporta in entrambi i casi costi raddoppiati, e se studiare da privatista significa essere mene-freghista non è poi così da persone in gamba.

Quindi ragionate con la vostra testa: scegliete se iscrivervi o no a scuola guida in base alle vostre esigenze.

**Scegliere di farlo da privato si ritiene faccia risparmiare ma non sempre è così**

Quali sono i fattori da valutare per decidere se iscriversi in un'autoscuola o preferire la strada del privatista? Intanto i costi. Fino a qualche anno fa prendere la patente da privatista corrispondeva ad un grande risparmio in termini economici, perché venivano abbattute le spese relative all'iscrizione a scuola guida, quelle di frequenza delle lezioni di teoria e di guida. Ma oggi il risparmio nel prendere la patente da privatista è minimo.

Secondo l'attuale legge in vigore, infatti, per prendere la patente è necessario che ogni candidato sostenga 6 ore di lezioni di guida con un istruttore autorizzato. Significa che anche il privatista dovrà iscriversi a scuola guida e pagare sei ore di lezioni di guida. Il risparmio rispetto al pacchetto completo proposto da una scuola guida è di circa 100 - 150 euro.

Da considerare anche un altro fattore che, nel nostro Paese, non è secondario, e cioè la burocrazia.

I moduli da compilare, le tasse da pagare, e i documenti da presentare per prendere la patente costituiscono la fase più noiosa dell'intero iter. Iscriverti ad una scuola guida significa non perdere tempo con tutti gli adempimenti burocratici necessari. L'iscrizione comprende nel prezzo, infatti, anche il disbrigo di tutte le pratiche burocratiche. Insomma se detestate l'idea di fare la fila alla Motorizzazione o per cercare le marche da bollo, la scelta di prendere la patente da privatista non fa per voi.

Inoltre c'è anche da conciliare la scuola con le lezioni di scuola guida. Frequentare le lezioni di scuola guida è infatti un impegno che richiede tem-

# Il sogno è la patente B Meglio la scuola guida o prenderla da privato?

## Ecco qualche consiglio per chi si sente già pronto



Il sogno di chi compie diciotto anni è quello di prendere la patente B per guidare l'auto: un modo per tagliare quell'invisibile cordone ombelicale che ancora li lega alla mamma e al papà

po e concentrazione. Spesso i corsi di scuola guida si tengono due o tre volte a settimana, con lezioni di 40 minuti circa ciascuna. Riuscirete a portare a termine i vostri impegni scolastici e frequentare la scuola guida? Se la risposta è no - ma nessun neo maggiorenne dirà no... - potreste scegliere di rimandare l'iscrizione a scuola guida di un anno, o di prendere la patente da privatista.

Anche perché - sia che scegliate la scuola guida che di conseguire la pa-

tente da privatista - c'è da studiare. Bisogna fare esercitazioni abituali con i quiz perché spesso non basta dare una rapida sfogliata al manuale la sera prima dei quiz.

Se si è tipi che non si concentrano facilmente e non si riesce a studiare da soli, iscriversi alla scuola guida è il modo migliore per esercitarsi e per passare il quiz ed anche l'esame di guida. Anche perché prendere la patente di guida da soli richiede metodo e costanza.

A questo punto spetta ad ogni ragazzo ed ai suoi genitori decidere quale sia la strada da intraprendere per conseguire la patente da privatista o attraverso l'iscrizione a un'autoscuola. C'è comunque da dire che qualunque sia la scelta si può sempre tornare sui propri passi. E piuttosto che farsi bocciare per due volte e spendere il doppio del tempo e del denaro, meglio cambiare metodo, scegliendo l'alternativa che meglio si addice a chi sogna la patente.

### PILOTARE UN DRONE

**E'** la moda del momento, perché ormai dappertutto c'è chi mostra immagini riprese da un drone. Ecco qualche piccolo consiglio per diventare anche voi un pilota di drone.

#### ➤ A cosa vi serve il drone?

Intanto chiedetevi a cosa vi serve un drone. All'inizio comunque prendete un piccolo quadricottero da allenamento (costo tra le 100 e le 120 euro). Hanno una modesta ma utile videocamera che vi permetterà di mettervi alla prova nel volo e nella ripresa video. Investite fin da subito in una doppia batteria e in eliche di scorta. Esistono anche droni con "para eliche" o con scocche protettive per gli urti.

#### ➤ La sicurezza prima di tutto.

I primi voli saranno «difficili». Dovrete prenderci la mano. Serve qualche giorno. Usate il drone solo in aree isolate, fuori dai centri urbani e lontano dalle persone. Più il drone è di dimensioni ridotte e più tende a sfuggire, allontanandosi da voi in un istante. Non fate i fenomeni sulla spiaggia perché mettereste a rischio l'incolumità di qualcuno.

#### ➤ E la cam?

Un gimbal vi consente di stabilizzare la videocamera su due o tre assi e di controllarne in remoto i movimenti. Su droni di piccole dimensioni basta una «action cam». Iniziate con qualcosa di poco costoso e già assemblato.

#### ➤ Dove comprare?

Convieni comprare il drone online o presso un negozio? Se lo scopo è privato o ludico, fate l'acquisto dove più vi conviene. Se dovete comprare un drone per un uso professionale allora indubbiamente vi consiglio di rivolgervi a un costruttore / rivenditore nazionale.

#### ➤ Imparare a pilotare.

Cerchi un corso che certifichi le tue competenze e che sia riconosciuto da Enac o cerchi un corso in grado di insegnarti tutto quello che c'è da sapere su un drone, a cominciare come se ne costruisce uno? Sembra strano ma attualmente le due cose non sono così convergenti. Nel primo caso non esistono ancora corsi di piloti di droni riconosciuti dall'Enac ma esiste una procedura di auto-certificazione che a seguito del conseguimento di alcune esperienze e di percorsi di formazione, può permettere di essere annoverati nell'ambita lista di piloti/operatori riconosciuti da Enac. Meglio cercare quei corsi organizzati da strutture collegate direttamente con aeroporti o aeroclub o da altre che sono anche aziende che producono droni, quindi che li progettano, li costruiscono e li vendono. Tutte le altre realtà sono da valutare con attenzione. Assicuratevi che all'interno dello staff organizzativo e formativo, ci siano persone che hanno a che fare, per professione, con aeromobili (piloti o ex piloti di aerei, costruttori e ingegneri di droni o aerei, e che magari sono già certificati come operatori riconosciuti da Enac).

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



VETTURA - SUV - 4x4 - TRASPORTO LEGGERO - MOTO - SCOOTER  
QUAD - CARRELLO INDUSTRIALE - AUTOCARRO - MOVIMENTO TERRA  
AGRICOLTURA - MOTO DA COMPETIZIONE - CAMERE D'ARIA  
MOUSSE - CERCHI IN LEGA

www.palmeripneumatici.it

**LIGIER MICROCAR**

**3,990**

**SI GUIDA DAI 14 ANNI**

**Festeggia la promozione!**

**Cordio**

Catania - Via Imperia 2 - Tel 095 446026 - vendita@cordio.it  
da oltre 60 anni il vostro ricambista di fiducia