LA SICILIA

MONDO trasporti

A cura della PKSud

Domenica 9 aprile 2017

L'ANALISI

Strade e ponti contro la crisi

NINO ARENA

C'è una Sicilia che cammina e un'altra che corre, una che inciampa e un'altra che vola. In un'isola-continente c'è spazio per tutto e il contrario di tutto. C'è, però, una cosa che accomuna molti siciliani, in particolare quelli che hanno la voglia di costruire il loro futuro nella loro terra: non vogliono essere lasciati soli di fronte allo sforzo che fanno per migliorarsi. In uno studio recente, lo Svimez fa rilevare che l'impatto sul Prodotto interno lordo esercitato da un aumento degli investimenti pubblici nelle regioni più sviluppate ha la medesima entità, sia nell'immediato che nel medio periodo.

In Sicilia e nelle altre regioni meridionali, le cose funzionano secondo una logica diversa: gli effetti sul Pil si dispiegano nel tempo e finiscono per essere di entità maggiore rispetto all'immediato.

Questo, molto semplicemente, sta a indicare che tra investimenti pubblici e privati - come fa ancora notare lo Svimez - esiste, nel Sud, una forte complementarietà, nel senso che un incremento di ampiezza significativa dei primi esercita un analogo effetto sulle scelte degli agenti economici (specialmente per le attività correlate all'intervento), dando luogo, dopo un certo periodo, a un ampliamento della capacità produttiva dell'area. Questa notazione vale a maggior ragione per gli investimenti.

Il crollo della spesa - che ha colpito il Sud e la Sicilia più ancora che il Nord, la cui economia non è fondata sui trasferimenti pubblici - contribuisce a spiegare le performance drammatiche nel corso della crisi che attraversiamo. Allo stesso modo, il miglioramento delle performance che si è verificato nel 2015 si può spiegare anche con la sia pur modesta ripresa della spesa pubblica in conto capitale.

Sgombriamo il campo da ogni equivoco: non si chiede il rilancio della spesa improduttiva né dell'assistenzialismo clientelare; al contrario questi vanno banditi dal nostro Sud. Rileviamo, però, la grande "reattività" del Mezzogiorno di fronte all'impegno finanziario, statale o europeo che sia. Data la desertificazione delle opportunità che sembra essere la più pesante eredità di questa interminabile crisi, è sempre più urgente, per ricostruire un tessuto sociale stremato e povero. Che l'intervento pubblico, quindi, sia attento e mirato. Intanto a realizzare la rete di infrastrutture immateriali e materiali attesi da anni, compresi strade, ponti, ferrovie di cui la Sicilia ha enorme bisogno per rilanciare la sua economia, già fortemente penalizzata dalla condizione di marginalità.

Le pagine che seguono vogliono raccontare opportunità e problemi, ma anche la tenacia e vivacità di questo mondo, il Mondotrasporti, che ogni giorno opera nel silenzio per trasformare l'insularità in una ricchezza condivisa.

Turismo
A Pasqua la Sicilia si rimette in moto
SERVIZI PAGINA 46

Vie d'aria
I cieli dell'Europa verso l'integrazione
SERVIZI PAGINA 48

Vie d'acqua
L'Italia leader della blue economy
SERVIZI PAGINA 49

Automezzi
Macchine e camion il mercato accelera
SERVIZI PAGINA 50

Sicurezza
Aiuto da task force e nuove tecnologie
SERVIZI PAGINA 52

Aziende
Da sessant'anni questione di logistica
SERVIZI PAGINA 56

www.katanelive.com
KATANE Live
OPEN BUS
offerta speciale SCUOLE
TOUR CATANIA/ETNA Zafferana/Catania
Partenza ore 11:00 rientro 17:00
Daily Ticket € 30,00
TOUR Catania/Acicastello Acitrezza/Catania
Partenza ogni 2 ore dalle 9.00 alle 18.00
Ticket € 15,00
CATANIA CITY-TOUR
Partenza ogni ora dalle 9.00 alle 18.00
Ticket € 5,00
Per prenotazioni: info@katanelive.it
Tel. +39 095.354704
GUIDA MULTIMEDIALE IN OGNI BUS

MONDO trasporti

[mobilità e opportunità]

La Pasqua rimette in moto l'Europa

Vince il Bel Paese: tre quarti degli intervistati resteranno in Italia e si sposteranno in macchina, aereo e caravan

Il turismo guarda Pasqua e si rimette in moto in tutta Europa e non solo. E il movimento, se ancora non imponente, sarà comunque significativo. Ancor più se si considerano i successivi ponti del 25 Aprile e del Primo Maggio, che per tradizione costituiscono la prova generale del movimento estivo. E' qui, infatti, che si prefigurano gli spostamenti e si cominciano a misurare criticità e prospettive del settore in sé, ma anche della viabilità e dell'offerta generale di mobilità. Particolarmente importante in Italia, per la sua estrema diversità e, per altri versi in Sicilia, dove pesano gap infrastrutturali atavici e ogni programmazione deve tenere conto di questo fattore.

In questo quadro, quali sono le destinazioni preferite dei nostri connazionali?

Ancora una volta, vince il Bel Paese: ben tre quarti degli intervistati (75%) opteranno per l'Italia, mentre il restante 25% punterà a una vacanza oltreconfine. Le preferenze sono meno polarizzate rispetto alle vacanze estive e interessano un po' tutta l'Italia. Le regioni più citate sono comunque la Toscana (17%), forte di un mix unico tra natura e arte, e gli evergreen Liguria (10%) ed Emilia-Romagna (7%), con il loro mare tradizionalmente avvantaggiato nelle vacanze brevi dalla vicinanza alle grandi città del Nord. Sotto questo profilo, la Sicilia è penalizzata, a dispetto del principio di continuità territoriale, dal fatto che venire qui non è certo facile e la mobilità dei meridionali e degli stessi siciliani è limitata da questioni di reddito nettamente inferiori a quelli del Centro-Nord.

Nel nostro Paese, i pernottamenti saranno per lo più in un'unica destinazione con diverse escursioni in giornata in località vicine (45%), mentre solo nel 23% dei casi sarà un tour vero e proprio.

Tra chi viaggerà all'estero, la meta più gettonata è la Spagna (17%): la patria della sangría e delle fiestas fino a tarda ora nella vibrante Barcellona e nella splendida Andalusia si conferma Paese molto amato dai nostri connazionali.

La piazza d'onore se la guadagna la Francia che, con il 14% di preferenze, è in controtendenza rispetto ai cali su altri mercati: il fascino della Provenza, della Côte d'Azur o dei Castelli della Loira è sempre forte per gli italiani, attratti naturalmente anche da Parigi per il suo appeal sentimentale e intellettuale e per la vicina Disneyland, meta molto in voga soprattutto tra le famiglie con bambini.

La medaglia di bronzo è contesa fra tre destinazioni, sostanzialmente a pari merito con il 7% ciascuna, molto diverse tra loro ma con un tratto in comune: ospitare una città meta ideale per un city break. Si tratta dei Paesi Bassi, con il fascino di Amsterdam, la "Venezia del Nord" con i suoi canali, le case aguzze e la vivace vita notturna; il Portogallo di Lisbona e di Porto, città dal fascino discreto e senza tempo; e il Regno Unito dove Londra si conferma metropoli cosmopolita tra le più visitate al mondo.

La macchina è il mezzo prescelto nel 49% dei casi, volerà il 23% dei turisti, al terzo posto si colloca il camper (12%). Tra le attività più praticate nelle prossime vacanze, emergono le passeggiate e le escursioni a piedi o in bicicletta (64%), seguite dalle visite a musei e puntate in città d'arte

La Sicilia resta una delle mete turistiche più ambite e anche in primavera seduce i viaggiatori che vengono dal Nord con le sue spiagge e il suo clima

Per quanto riguarda la tipologia di vacanze in fase di preparazione e prenotazione, i "city break" e le città d'arte sono, infatti, la tipologia di viaggio più citata (43%) per le vacanze di primavera, seguiti dalle località balneari (18%) e dai piccoli borghi dell'entroterra (14%). La vacanza oltreconfine si presenta inoltre più "movimentata" in quanto organizzata in tour (43%) oppure con una base stabile per il pernottamento ed escursioni in giornata (31%). La maggioranza dei rispondenti (62%) vede nel prossimo periodo di vacanza un momento per stare con la famiglia o, anche, per viaggiare con la famiglia e gli amici (20%).

Gli spunti interessanti non riguardano solo le destinazioni, ma anche le modalità di organizzazione. Per quanto riguarda i canali che ispirano il viaggio, la community Touring dimostra di essere "esperta": circa un terzo afferma di non aver utilizzato fonti informative specifiche perché conosceva la destinazione o c'era stato in precedenza. In ogni caso, il web - ovvero siti di destinazione, di altri operatori che promuovono contenuti di viaggio come Tci o forum di discussione/recensione - rappresenta il canale preferenziale (31%), seguito da riviste specializzate o guide (15%).

Resiste, comunque, un 13% di viaggiatori che è stato o andrà in un'agenzia di viaggi "fisica" per informarsi o prenotare. In questo caso, può aver influito il fatto che la durata media del viaggio (circa 5 giorni) consente di raggiungere prevalentemente mete di brevemedio raggio: l'organizzazione è quindi poco complessa e più gestibile in autonomia.

La primavera è anche l'occasione per riprendere contatto con attività all'aria aperta: se l'auto (49%) e l'aereo (23%) sono i mezzi di trasporto più utilizzati, al terzo posto si colloca il camper (12%). Inoltre, tra le attività più praticate nelle prossime vacanze, emergono le passeggiate e le escursioni a piedi o in bicicletta (64%, erano possibili più risposte), seguite dalle visite a musei/mostre (62%) e dalla partecipazione a eventi/manifestazioni (26%). Se per raggiungere i luoghi di destinazione aereo e auto saranno i mezzi più usati (il treno per i più giovani), una volta sul luogo prescelto molti si sposteranno utilizzando gli autobus di linea o gli autobus turistici, che sostengono il movimento globale di questo settore fondamentale per l'economia nazionale e più ancora per quella della nostra regione, che

Guardando alle strutture ricettive, il 42% andrà in hotel/villaggio, il 35% in alloggi privati (in affitto, ospite di parenti/amici, nella seconda casa) e il restante 23% in altri alloggi extralberghieri. Nella sistemazione si cerca innanzitutto igiene e pulizia (33%), una posizione strategica (30%) rispetto alle attività da svolgere e un'accoglienza (19%) che faccia sentire graditi gli ospiti. Delle destinazioni, invece, le persone apprezzano soprattutto la bellezza (65%) e, a una certa distanza, l'offerta culturale (19%) e il clima (7%).

Infine, qual è la ragione principale per cui si decide di partire? Staccare la spina (34%), conoscere o imparare qualcosa di nuovo (30%) e stare insieme ai propri cari (15%) sono i tre driver principali della vacanza di primavera.

In Sicilia Catania, Trapani e Palermo restano tra le mete preferite dei "cercatori" di relax, anche grazie alla posizione strategica che hanno rispetto ad altre mete siciliane: da tutti i tre capoluoghi, infatti, non è difficile raggiungere località tra le più apprezzate, un nome per tutti, quello di Taormina, a una cinquantina di chilometri dal capoluogo etneo.

PAOLO F. MINISSALE

IL VICEPRESIDENTE DELL'ANAV SEBASTIANO SCIONTI

«Croceristi e studenti in gita scolastica per avere più presenze anche a Catania»

L'AVV. SEBASTIANO SCIONTI

Catania ha sempre alimentato anche la propria vocazione turistica. Durante l'anno, infatti, la città, che offre molti svaghi e che è anche ricca di storia, è affollata di turisti provenienti da ogni parte del mondo.

Si tratta di persone che utilizzano il trasporto pubblico per spostarsi e anche per raggiungere i vari siti che vogliono visitare. "Scionti e C" è l'agenzia di trasporto pubblico della città di Catania. Le dodici corse giornaliere, urbane e interurbane, previste dai vari autobus di Katanelive attraversano tutto il capoluogo di provincia. La ditta trasporti Scionti e C, quindi, effettua un servizio che, permettendo ai passeggeri e ai turisti di spostarsi da un luogo a un altro di Catania, fa in modo che questi possano nel frattempo ammirare le bellezze che la città offre. Ma la situazione prospettata dall'avvocato Sebastiano Scionti, circa l'imminente stagione estiva, sembra essere un po' allarmante. La stagione crocieristica 2017 del Porto di Catania - ha dichiarato l'avvocato Sebastiano Scionti - purtroppo non è rosea. Quest'anno da aprile a settembre sono previsti 37 approdi, nel mese di agosto appena 4 navi da crociera e non fa più scalo a Catania la Costa Crociere. A Messina, invece, da febbraio a dicembre sono previsti 151 approdi di navi da crociera tra le più prestigiose fra cui la Msc Meraviglia che trasporta 5714 passeggeri. Si spera che l'anno prossimo si possano incrementare a Catania, anche con qualche incentivo, gli approdi di navi che tanta ricchezza portano alla città.

«In qualità di vicepresidente Anav per il settore turismo - prosegue l'avv. Scionti - si è attenzionato un altro ramo turistico "il Turismo scolastico" incentrando il problema della sicurezza dei viaggiatori e dei mezzi di trasporto, che sta a cuore a tutti ed è da tempo al centro dell'attenzione della nostra associazione. Questo è un tema centrale nella politica del turismo scolastico. Ciò è stato possibile grazie agli incontri tra imprenditori e dirigenti scolastici sulla sicurezza dei trasporti con autobus e sul rispetto delle regole da parte sia delle imprese che svolgono tali trasporti, sia delle scuole che le affidano, con lo scopo di elevare la qualità dei servizi, di stabilire criteri economici di selezione delle imprese e di controllo, sia preventivi (in sede di affidamento dei servizi) che successivi (su strada) su operatori e mezzi. Il primo obbiettivo è informare le dirigenze scolastiche sulle norme che regolano il trasporto e responsabilizzare tutti i soggetti coinvolti sulla cultura della sicurezza in quanto il binomio "gite scolastiche-autobus" è inscindibile».

FRANCESCA M. MAGRÌ

Scionti viaggi e turismo
Noleggio Auobus da 18 a 55 posti
www.sciontibus.it
CATANIA - Via A. Bartoli, 7
Tel. 095 354704 Fax 095 354060

[strutture e criticità]

MONDO trasporti

Il Ponte, un sogno lungo 130 anni

Dal progetto dell'ingegnere Navone alla "querelle" tra i governi Prodi e Berlusconi

E' un sogno vecchio di 130 anni e più, se proprio non si vuole andare indietro di due millenni, quello di collegare Sicilia e Calabria con un tunnel o un ponte. A rilanciare l'idea, nei giorni scorsi, il ministro della Cultura Dario Franceschini con l'obiettivo di "sviluppare il turismo". Il primo progetto era assolutamente avveniristico e prevedeva l'attraversamento dello Stretto di Messina con un tunnel sottomarino. A renderlo quasi 'fantascientifico era la data in calce al progetto dell'ingegner Carlo Navone, il 1870. Eppure di unire Sicilia e Calabria non se ne parlò più per un secolo.

L'idea si riaffaccia, infatti, negli anni '60, e, dopo le proposte, culminate nel Concorso di idee per il collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente, nel '71 viene approvata una legge per la realizzazione dell'opera attraverso una società concessionaria.

Dovranno passare 14 anni prima che venga affidato alla Stretto di Messina spa l'atto di concessione. Ma la macchina stenta a mettersi in moto e l'opera tra Scilla e Cariddi, fortemente voluta e al tempo stesso fortemente avversata, sembra destinata a rimanere un'utopia. Ma il dibattito è quanto mai vivace.

A tal punto, che nei primi anni '90, si apre una accesa querelle tra Iri ed Eni sul progetto di collegamento stabile sullo stretto. E alla holding di via Veneto che vuole il ponte a campata unica (allora, c'era anche l'ipotesi della doppia campata), il gruppo energetico risponde con il tunnel sospeso (ma, anche in quel caso, era stata valutata anche l'ipotesi del tunnel subalveo). Nella "disfida" avrà la meglio il Ponte.

Nel 2008 il Centrodestra riapre il dossier e annuncia di volere riprendere nuovamente l'iter del progetto di costruzione del ponte. A gennaio 2009 Palazzo Chigi riconferma il suo impegno a realizzare l'opera i cui lavori avrebbero avuto inizio l'anno successivo, ma la crisi li ha fermati e solo nei giorni scorsi l'opera è stata rilanciata dal ministro Franceschini

La società Stretto di Messina predispone un progetto di massima, approvato con prescrizioni dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, nell'ottobre del '97. Dall'approvazione della legge sono passati 26 anni. Due "advisor" vengono quindi incaricati di compiere nuovi studi e il Governo dispone un'indagine conoscitiva sulla "bancabilità" del ponte. L'indagine accerta la possibilità di un autofinanziamento parziale, ma con deroghe alla legge Merloni.

Si arriva al 2001. Con il governo Berlusconi, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti avvia l'iter per l'approvazione della Legge Obiettivo che elimina i limiti che rendevano impossibile la concessione con autofinanziamento parziale (anche sotto il 50% e o per periodi superiori ai 30 anni). Nel corso del 2002, Stretto di Messina aggiorna il Progetto preliminare rispetto al progetto predisposto nel 1992, sulla base delle prescrizioni normative intervenute, in particolare in termini di sicurezza, nonché delle deliberazioni assunte dal Comitato Tecnico Scientifico, istituito dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nel febbraio 2002.

Nel gennaio 2003, Stretto di Messina approva il progetto preliminare del ponte e dei suoi collegamenti, con lo studio di impatto ambientale e la localizzazione urbanistica mentre prende avvio la procedura della Legge Obiettivo. Il 28 aprile l'assemblea degli azionisti approva l'aumento di capitale di 2.507 milioni di euro.

Il primo agosto arriva dal Cipe il via libera al progetto preliminare del ponte e dei suoi collegamenti. A novembre viene firmato l'accordo di programma tra ministero delle Infrastrutture, ministero dell'Economia, Regione Calabria e Regione Sicilia, Rete Ferroviaria Italiana, Anas e Stretto di Messina.

Ad aprile 2004 viene pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Italiana ed Europea il bando di gara per selezione General contractor al quale affidare la realizzazione dell'opera mentre intanto il Parlamento europeo conferma l'inserimento del ponte sullo Stretto nella lista di opere prioritarie a livello europeo.

Nell'ottobre 2005, l'associazione temporanea di Imprese Eurolink S.C.p.A., capeggiata da Impregilo vince la gara d'appalto come contraente generale per la costruzione del ponte con un'offerta di 3,88 miliardi di euro. Il 27 marzo 2006, Impregilo firma ufficialmente il contratto per la progettazione finale e la realizzazione dell'opera. Ma, pochi giorni dopo, arriva lo stop, con la vittoria del Centrosinistra alle elezioni. Il Governo Prodi blocca l'iter e il progetto del Ponte torna nel cassetto. Ma solo per poco.

Il nuovo Governo Berlusconi, succeduto nel maggio del 2008 al Governo Prodi, riapre il dossier e annuncia di volere riprendere nuovamente l'iter del progetto di costruzione del ponte. A gennaio 2009 il Governo riconferma il suo impegno a realizzare l'opera i cui lavori avrebbero avuto inizio l'anno successivo, nel 2010, per concludersi nel 2016.

NUOVI ORIZZONTI

Ferrovie dello Stato sbarca in Argentina

Le Ferrovie dello Stato hanno siglato un accordo con il ministero dei Trasporti argentino per fornire consulenza tecnica di ingegneria ferroviaria per l'avvio del progetto Redes Expresos Regionales (Rer), il programma di sviluppo del sistema ferroviario della città di Buenos Aires. Ad annunciarlo una nota di Fs.

L'intesa, firmata a Roma da Renato Mazzoncini, amministratore delegato e direttore generale di Fs Italiane, e da Guillermo Dietrich, ministro dei Trasporti argentino, prevede in particolare il supporto specialistico per elaborare le specifiche tecniche e funzionali per i bandi di gara.

Con il programma Rer, valore economico circa 14 miliardi di dollari, oltre alla creazione di nuovi collegamenti ferroviari, sarà realizzata l'integrazione, nell'area metropolitana, di tutte le linee ferroviarie che convergono nella Capitale argentina da Nord, Sud e Ovest del Paese. Il piano di interventi include anche la costruzione di un nodo centrale di interconnessione con le linee sotterranee e la realizzazione di nuove stazioni e centri di scambio.

L'intesa rafforza l'accordo in ambito ferroviario già , avviata dai due Paesi che prevede l'attuazione di progetti ferroviari di cooperazione, l'esecuzione di servizi di consulenza, l'implementazione di attività di formazione e la certificazione di componenti ferroviari.

DELIBERA DELL'ART

Definiti gli ambiti di trasporto pubblico

Il Consiglio dell'Autorità di regolazione dei trasporti ha approvato le misure per definire gli ambiti di servizio pubblico e le modalità più efficienti per il loro finanziamento. Si tratta di uno strumento - spiega l'Autorità in una nota - a disposizione delle amministrazioni competenti - che traccia i criteri per l'individuazione di lotti per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico che traccia i criteri per l'individuazione di lotti per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

L'Ambito è definito come un insieme di servizi di trasporto, di linea e non, anche effettuato con diverse modalità, idoneo a soddisfare obblighi di servizio pubblico ed esigenze essenziali di mobilità di cittadini in un determinato Bacino territoriale. Le Misure in oggetto completano ed integrano quelle sulla redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale.

Il provvedimento Art punta a garantire la trasparenza delle procedure e a promuovere la sostenibilità economica, ambientale e sociale dei servizi di trasporto pubblico e la massimizzazione della loro efficienza.

IL GOVERNO DI FRONTE ALLO SCONTRO TRA VECCHI E NUOVI SISTEMI DI MOBILITÀ

Semaforo rosso da taxi e Uber

Lo sciopero annunciato è andato in scena: taxi fermi in tutta Italia con cortei e concentramenti nelle grandi città. Ma non tutte le sigle sindacali hanno aderito alla protesta. Fin qui, tutto come previsto. Meno scontate erano le reazioni di Uber e Ncc al decreto contro gli abusi nel settore. La app, che collega autisti e clienti, ha giudicato la proposta «molto deludente». Sulla stessa linea anche l'associazione del noleggio con conducente, l'Anitrav, secondo cui il provvedimento «è penalizzante», tanto da prospettare un «fermo».

Insomma la questione resta calda, anche se l'esecutivo rivendica quanto fatto: «Il Governo ha rispettato in pieno gli impegni assunti», dice il viceministro ai Trasporti Nencini. Ecco perché, ribadisce Nencini, «lo sciopero non ha alcun fondamento». Alla riforma del settore lavora anche il ministro per lo Sviluppo economico, Carlo Calenda: «Abbiamo fatto un buon accordo, poi protestare è legittimo», dice. Oltre al decreto interministeriale per contrastare chi viola le regole, è infatti in ballo anche la delega del ddl Concorrenza. C'è però una parte di tassisti che non ha aderito allo stop, è il caso di Uritaxi: il leader Loreno Bittarelli, che ha lanciato l'allarme: «Ci sono poche auto in giro anche perché i tassisti hanno paura di ritorsioni da parte di chi sta facendo lo sciopero». Un attacco a cui rispondono in serata le organizzazioni che hanno proclamato lo sciopero, assicurando il «massimo rispetto delle regole». Unica Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti, Ugl, Federtaxi Cisal e Fast tpnl Confsal tengono a precisare come non ci sia stato alcun riscontro «sui presunti episodi di violenza». Solo, aggiungono, «una grande adesione», che l'Usb stima «all'80%», con picchi a Napoli e Roma.

La questione che più sta a cuore ai tassisti è quella di evitare che i noleggiatori con conducente viaggino tutto il giorno, magari fuori dai confini per cui hanno l'autorizzazione

La questione che più sta a cuore ai tassisti è quella di evitare che l'Ncc viaggi tutto il giorno, magari fuori dai confini per cui ha l'autorizzazione, forte di un pacchetto di prenotazioni. I sindacati delle auto bianche vorrebbe mettere dei tetti alle prenotazioni e avere più garanzie sul divieto per gli Ncc di prendere chiamate in corsa.

Le associazioni che rappresentano gli Ncc ovviamente la pensano in maniera opposta, insistendo per abbattere il principio di territorialità che limita il servizio in determinate zone.

Su un punto invece i problemi sarebbero stati superati, con il governo che ha dato la disponibilità a riscrivere il testo e in caso eliminare quel passaggio. Due righe la cui intenzione non era azzerare i ricavi per app e radiotaxi, o aprire a nuove forme di pagamento, ma contrastare gli abusivi, hanno spiegato dal ministero.

MONDO trasporti

[le vie del cielo]

Passeggeri in aumento e i cieli della vecchia Europa volano verso l'integrazione

A causa della frammentazione dello spazio aereo continentale gli aerei non seguono rotte rettilinee tra un aeroporto e l'altro

Il traffico aereo mondiale raggiungerà quota 7,3 miliardi di passeggeri nel 2034. È quanto riporta uno studio della Iata, che prevede una crescita media annua del 4,1 per cento. Dal rapporto, inoltre, emerge che il mercato che crescerà di più nei prossimi venti anni sarà quello cinese, che supererà quello statunitense già prima del 2030. Nel dettaglio, nel 2034 si prevedono 1,3 miliardi di passeggeri cinesi all'anno, 856 milioni di più rispetto al 2014, con un tasso di crescita medio annuo del 5,5 per cento. Tasso di crescita che sarà invece del 3,2 per cento nel caso degli Stati Uniti, con 1,2 miliardi di passeggeri nel 2034, pari a 559 milioni in più del 2014. India, Indonesia e Brasile completano la top 5 dei Paesi con il maggior traffico aereo del futuro.

Anche l'Europa, soprattutto se procederà verso una maggiore integrazione, è interessata dal trend. E nei suoi cieli sono diversi i problemi da risolvere. A causa della frammentazione dello spazio aereo europeo, per esempio, gli aerei in volo nel continente non seguono rotte rettilinee tra un aeroporto e l'altro. Il tragitto è in media 49 km più lungo di quanto sarebbe necessario, allungando così i tempi di percorrenza e aumentando di circa cinque milioni di tonnellate le emissioni annuali di CO_2. Lo spazio aereo europeo è come un mosaico composto da oltre 650 settori in cui si suddividono i vari sistemi nazionali di gestione del traffico aereo. I piloti devono cambiare la frequenza della radio e prendere contatto con un nuovo controllore di volo ogni volta che passano da un settore all'altro. Le inefficienze causate dalla frammentazione dello spazio aereo comportano costi aggiuntivi per circa 5 miliardi di euro all'anno. Questi costi si ripercuotono sulle imprese e sui passeggeri. Il controllo del traffico aereo rappresenta attualmente il 6-12% del costo di un biglietto. Negli Stati Uniti, dove lo spazio aereo non è così frammentato, i controllori di volo riescono a gestire un numero doppio di voli allo stesso costo.

Con 28.000 voli giornalieri (equivalenti all'incredibile cifra di dieci milioni di voli l'anno), i cieli dell'Ue sono prossimi a raggiungere la capacità massima di traffico aereo che l'attuale sistema di controllo consente di gestire in sicurezza. Poiché si prevede che il numero di voli giornalieri continuerà a crescere con regolarità nei prossimi dieci anni, anche i ritardi, le emissioni inquinanti, i costi e i rischi per la sicurezza cresceranno, a meno che non si faccia qualcosa sin da ora.

Sesar è il progetto per il "Cielo Unico Europeo" sono le due iniziative già avviate per modernizzare e deframmentare il sistema di gestione del traffico aereo in Europa. Ecco alcuni risultati che si punta a conseguire: aumento di dieci volte della sicurezza; diminuzione dei costi della gestione del traffico aereo del 50%; riduzione dell'impatto ambientale del 10% per ogni volo (le rotte saranno più dirette, gli aerei dovranno spendere meno tempo nelle manovre a terra, ecc.); aumento della capacità complessiva del sistema di tre volte rispetto alla capacità attuale entro il 2020; maggiore puntualità, apertura di nuove rotte e più competizione tra le compagnie aeree; più posti di lavoro grazie agli investimenti nello sviluppo tecnologico in Europa.

Il programma "Cielo Unico Europeo" renderà i voli più ecocompatibili, ma permetterà anche di aumentarne il numero nel nostro spazio aereo.

IL VETTORE LOW COAST DECOLLA DA PALERMO VERSO 19 METE

Volotea sempre più in alto festeggia con tariffe choc

Volotea, la compagnia aerea low cost basata a Palermo che collega aeroporti di medie e piccole dimensioni in Europa, continua a macinare successi e, dopo aver celebrato i suoi 10 milioni di passeggeri, si appresta a festeggiare il suo quinto anniversario di attività in Italia. Un traguardo importante che rispecchia il trend di crescita del vettore presso lo scalo di Palermo, da cui sono disponibili per i prossimi mesi 19 rotte, per un totale di più 573.000 posti e circa 4.500 voli.

Per celebrare il compleanno della low cost, è stata organizzata a Venezia una speciale cerimonia: presente in prima linea Carlos Muñoz, presidente e fondatore di Volotea, che ha festeggiato davanti ad uno dei Boeing del vettore insieme a piloti e personale di bordo. E anche il personale di Volotea basato a Palermo ha preso parte ai festeggiamenti, facendosi ritrarre in uno speciale scatto di gruppo di fronte ad uno degli aeromobili del vettore. Ma non è finita qui! Per l'occasione, saranno messi in vendita 250.000 posti all'eccezionale tariffa promozionale a partire da 5 Euro a tratta.

«Siamo felicissimi all'idea di poter inaugurare l'avvio del nostro sesto anno di attività in Italia – commenta Muñoz -. Palermo ha tenuto a battesimo l'avvio dei nostri primi voli e, qui, ci sentiamo davvero come a casa».

Per rendere ancora più ricca l'estate dei passeggeri siciliani, dal 27 giugno prenderà il via il nuovo collegamento verso Malaga, mentre dal 22 luglio si volerà anche su Corfù. Salgono così a 19 le destinazioni raggiungibili da Palermo: 7 in Italia (Bari, Genova, Napoli, Olbia, Torino, Venezia e Verona) e 12 all'estero. Verso la Spagna si decolla alla volta di Malaga, Ibiza e Palma di Maiorca, in Francia, verso Nantes, Bordeaux, Tolosa, Strasburgo e Nizza, infine il network verso la Grecia prevede collegamenti con Atene, Creta, Santorini e Corfù.

«Oltre a ringraziare tutti i passeggeri che hanno deciso volare con noi – conclude Muñoz– vogliamo esprimere la nostra più viva riconoscenza nei confronti di Gesap e di tutte le autorità locali che ci hanno accompagnato e sostenuto fino ad oggi nel nostro percorso di crescita».

Non smettere di sognare, emozionati sempre, è tempo di libertà con Suzuki Vitara, il SUV che combina **stile inconfondibile e grandi performance**. Fatti sorprendere dal **nuovo motore Boosterjet da 140 CV** e dal sistema di sicurezza completo grazie all'esclusiva **trazione 4x4 ALLGRIP** e alla **frenata radar RBS.** Ascolta il tuo cuore, insegui la tua passione. **Suzuki Vitara: il tuo stile di vita.**

Consumo ciclo combinato (l/100km) da 4,0 a 5,7. Emissioni CO_2 ciclo combinato (g/km) da 106 a 131. *Prezzo promo chiavi in mano riferito a VITARA 1.6 2WD V-COOL benzina (IPT e vernice met. escluse) presso i concessionari che aderiscono all'iniziativa per immatricolazioni entro 30/04/2017. L'immagine inserita è a scopo illustrativo. Le caratteristiche, gli accessori e i colori possono differire da quanto rappresentato.

Seguici su suzuki.it 800-452625 MOTUL 3 PLUS SUZUKI CONTROLLI GRATUITI ASSISTENZA STRADALE GARANZIA

È un'offerta esclusiva:

SUZUKI Village by prima

CATANIA
Via Sebastiano Catania 286
Tel. 095 511702

PRIMA Srl
Suzuki Village

[le vie del mare]

MONDO trasporti

L'Italia leader nel Mediterraneo con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dai suoi porti

La nostra blue economy ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export superando anche Francia, Spagna e Turchia

L'Italia, con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali, è leader nell'area del Mediterraneo nel settore della blue economy: ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. Sono i dati diffusi al secondo Forum nazionale su portualità e logistica svoltosi a Livorno organizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con Rete autostrade mediterranee e al quale ha partecipato anche il ministro Graziano Delrio.

Antonio Cancian, presidente di Rete autostrade mediterranee, ha sottolineato che «oggi qui istituzioni e operatori nazionali dell'economia del mare costruiscono il futuro: il settore portuale e logistico deve fare sistema per tenere il passo di una trasformazione globale impressionante, dettata dalla concentrazione di flussi su nodi e corridoi, instabilità politiche, dall'avvento di e-commerce e nuove tecnologie». Le prime risposte, ha aggiunto, «potranno venire dal prossimo G7 Trasporti di Cagliari, ma la risposta forte però è attesa dall'Europa che, di fronte a questa trasformazione, deve riscoprire l'importanza di fare rete al suo interno e connettersi con l'esterno». Intanto, ha detto Cancian, «l'Italia è all'avanguardia in termini progettuali con il Piano strategico nazionale che spinge fortemente a ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, e dunque razionalizzazione: ora tocca al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli avviati dal ministero, soluzioni condivise con un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa». Cancian ha infine proposto che «Cassa Depositi e Prestiti potrebbe coordinare e intercettare opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema della Penisola».

Da Trieste è venuta la risposta: «L'Unione europea è pronta a finanziare progetti per ridurre emissioni, introdurre innovazione tecnologica, promuovere scambi intermodali e trasporti verticali nell'ambito delle autostrade del mare». Lo ha dichiarato il coordinatore Ue per le Autostrade del mare Brian Simpson al convegno «Motorways of the sea. The maritime dimension of the Ten-T Network - Innovazione dei porti e della catena logistica a servizio dell'interconnessione dei trasporti», a Trieste, sottolineando che l'Italia ha «un ruolo fondamentale nella politica marittima europea».

Le autostrade del mare sono parte della politica europea Ten-T delle infrastrutture europee, ha dichiarato il coordinatore, spiegando i tre pilastri che sostengono l'approccio Ue al tema: «Le priorità sono l'ambiente, l'integrazione del trasporto marittimo nella catena logistica, la sicurezza marittima».

Simpson ha assicurato che lavorerà per garantire «finanziamenti adeguati per aiutare il settore a rinnovarsi per rendere compatibile, più pulito ed efficace il settore».

Wojciech Sopinski, consulente dello stesso Simpson, ha spiegato che al momento sono 40 le azioni in corso, per un finanziamento europeo complessivo di 359 milioni di euro e un investimento indotto di 965 milioni di euro; 26 progetti riguardano l'ambiente: Nuove infrastrutture per combustibili alternativi, 9 azioni si occupano di logistica e 5 di sicurezza.

UN NUOVO CATAMARAMO TRA MALTA E L'ISOLA

Con 1.000 tonnellate di stazza lorda il catamarano in costruzione sarà più grande "RoPax" mai costruito per operare nel Mediterraneo, nonché il secondo al mondo

Virtu Ferries investe 75 milioni e "aggancia" le aziende siciliane

Virtu Ferries ha firmato un contratto con la Incat Tasmania Pty Ltd. per la costruzione di un Catamarano ad alta velocità per passeggeri e veicoli da impiegare sulla propria tratta Malta-Sicilia.

Con 1.000 tonnellate di stazza lorda, la nave sarà il più grande catamarano RoPax mai costruito per operare nel Mediterraneo, nonché la seconda più grande del mondo. La nave avrà una capacità di 900 passeggeri in quattro saloni di lusso su due ponti passeggeri e ulteriori posti a sedere all'aperto. L'intero spazio del pontegarage è progettato per trasportare 23 mezzi commerciali pesanti, pari a 490 metri lineari di carico rotabile e 167 automobili. Ad una velocità di crociera di 38 nodi, la traversata da Malta alla Sicilia sarà, come per il Jean de La Valette, di circa 90 minuti. La consegna è prevista entro il 2018. Così come per tutte le altre navi Virtu, il nuovo catamarano batterà bandiera maltese.

Il progetto, già collaudato, dello scafo del catamarano Incat, è stato ulteriormente sviluppato per "infrangere" le onde, per ridurre al minimo il consumo di carburante, per aumentare il comfort dei passeggeri e le prestazioni di tenuta al mare, ad una certa velocità simulata, tipica delle condizioni in mare prevalenti nel Canale di Malta. Tutto ciò in linea con i regolamenti di Green Policies, stabilite dal settore marittimo internazionale.

La nuova nave sarà schierata sulla tratta principale della Virtu tra Malta e la Sicilia, affiancando il Jean de La Valette. L'attuale programma di viaggi di andata e ritorno giornalieri, tra le due isole limitrofe dell'UE, sarà ulteriormente aumentato per meglio collegare Malta verso l'Europa continentale. La società sta intraprendendo una serie di iniziative per incrementare il turismo e gli scambi commerciali in entrata e migliorare il business fra la comunità maltese e italiana. Una di queste iniziative è il Business Centre.

Nuova iniziativa per le aziende siciliane.

La Virtu Ferries accoglie i passeggeri in arrivo a Malta in un terminal di proprietà. Inaugurato nel 2014 il terminal, situato a La Valletta, si presta a delle attività' promozionali, infatti, un nuovo progetto è stato ideato dalla attenta direzione della compagnia: creare un Business Centre e offrire gratuitamente alle aziende siciliane uno spazio espositivo per coloro che si vogliono promozionare nel mercato maltese.

Quale migliore offerta poteva presentarsi per le aziende siciliane: uno spazio gratuito, una vetrina importante come il terminal della compagnia dove transitano migliaia di passggeri, uno spazio dove esporre i propri prodotti, insomma, un punto di appoggio fondamentale per avviare contatti e trattative commerciali.

La scorsa settimana è partita l'iniziativa ed è stato subito un grande successo di pubblico. La prima azienda siciliana che ha partecipato esponendo all'interno del Business Centre è stata la Inventa Design Arredamenti di Pozzallo.

Nelle prossime settimane ci saranno ancora aziende siciliane che esporranno ed altre ancora si stanno per aggiungere. Verrà creato un calendario di esibizioni per garantire a tutti la grande opportunità e nello stesso tempo, la Virtu Ferries, invita tutte le società interessate a prendere contatti con la compagnia.

Le aziende siciliane con questo nuovo progetto, non solo avranno la possibilità di attingere al mercato maltese in maniera diretta, ma sicuramente incrementeranno il proprio volume di affari, in considerazione del fatto che il mercato maltese è in continua espansione.

MONDO trasporti

[il parco mezzi]

Accelera il mercato dell'auto a marzo le immatricolazioni sono aumentate di oltre il 18%

Gli analisti del settore concordi nel ritenere che il 2017 in Italia si chiuderà con vendite superiori alle previsioni

Il mercato dell'auto torna ad accelerare in Italia, dopo la frenata di febbraio, facendo registrare a marzo - trentaquattresimo mese consecutivo di crescita - un aumento a doppia cifra.

Secondo i dati del ministero dei Trasporti, le immatricolazioni sono state 226.163, il 18,16% in più rispetto allo stesso periodo 2016. I volumi sono i più alti, per questo mese, dal 2010.

Continua a registrare risultati migliori del mercato Fca, che con 68.154 auto vendute, il 21,32% in più rispetto allo stesso mese 2016, sfonda il 30% di quota, la più alta da gennaio 2013. Il trend compensa il calo delle vendite sul mercato americano (-5%) che, complice l'attentato alla metropolitana di San Pietroburgo, ha trascinato il titolo al ribasso a Piazza Affari (-4,98%).

Gli analisti sembrano concordi nel ritenere che il 2017 potrebbe chiudere in Italia a livelli superiori alle previsioni, anche se di poco.

«Con questi volumi di vendita, si consolida la nostra previsione di un ulteriore recupero, anche se permane incertezza sul quadro politico, istituzionale ed economico», sostiene Massimo Nordio, presidente dell'Unrae, l'Associazione delle Case automobilistiche estere. Merito anche di una giornata lavorativa in più, osserva il presidente dell'Anfia Aurelio Nervo, che segnala «un miglioramento del clima di fiducia dei consumatori e un'ottima performance delle vetture italiane».

Sono ben sette, infatti, i modelli Fca nella top ten delle auto più vendute. Con oltre 8.300 immatricolazioni Tipo è la seconda vettura più venduta in assoluto, alle spalle della Panda, e prima nel segmento C. Gli altri modelli che si piazzano nella top ten sono Ypsilon (terza assoluta e prima del segmento B), 500 (quarta assoluta), 500X e 500L, entrambe prime nei loro segmenti, e Punto. Continua la forte crescita di Giulia, mentre Stelvio sta entrando da protagonista nella sua categoria. In generale, fra i singoli marchi del Gruppo, Alfa Romeo fa un balzo del 46,07%; bene anche Jeep (+26,3%), Fiat (+19,84%) e Lancia (+16,45%).

Fra gli altri costruttori, brillano Renault (+35,1%), Opel +24,9%, Toyota (+20,2%), Citroen (+20%) e Ford (+19,7%). Bene anche Volkswagen (+14,9%) e Peugeot (+14,8%); in calo per Dacia (-14,2%) e Mitsubishi (-18,7%).

«In un contesto di forte crescita, constatiamo che la domanda dei privati vede un modesto incremento, a tassi nettamente inferiori rispetto al totale delle immatricolazioni con aziende e noleggi», osserva Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di tutti i brand commercializzati in Italia.

«La domanda sorge spontanea - conclude - è mercato pompato o boom degli acquisti?». Comunque sia le case automobilistiche accolgono questo dato con ottimismo e si proiettano verso una mobilità che deve essere sempre più sostenibile, terreno, questo, di confronto via via sempre più serrato.

PROIEZIONI POSITIVE ANCHE PER I MEZZI PESANTI

Le immatricolazioni di autocarri pesanti (e cioè con Ptt – peso totale a terra – superiore a 16 tonnellate) nel 2016 sono aumentate del 40,2% rispetto al 2015. Sempre nel 2016 le immatricolazioni di autobus in Sicilia sono cresciute del 66,9% rispetto all'anno precedente

In Sicilia più camion e autobus exploit a Caltanissetta e Messina

Nel 2016 in Sicilia le immatricolazioni di autocarri pesanti (e cioè con Ptt – peso totale a terra – superiore a 16 tonnellate) sono aumentate del 40,2% rispetto al 2015. Sempre nel 2016 le immatricolazioni di autobus in Sicilia sono cresciute del 66,9% rispetto all'anno precedente. Questi dati derivano da un'elaborazione del Centro Ricerche Continental Autocarro su dati Aci, elaborazione che fornisce anche la graduatoria delle province siciliane in base al tasso di crescita delle immatricolazioni di autocarri pesanti e autobus.

E' Caltanissetta la provincia che ha registrato l'aumento maggiore (+230%); a Caltanissetta seguono Messina (+105,8%), Trapani (+42,6%), Palermo (+39,7%), Catania (+36,9%), Ragusa (+28,2%), Siracusa (+17,9%) e due province con dati negativi (Agrigento ed Enna).

Nel comparto delle immatricolazioni di autobus è Messina a fare registrare l'aumento maggiore (+566,7%), seguita da Agrigento (+220%), Trapani (+110%), Caltanissetta (+100%) e Palermo (+75%). Le altre province (Enna, Ragusa e Siracusa) presentano dati negativi.

A livello nazionale nel 2016 le immatricolazioni di autocarri pesanti sono state 19.604, con un aumento del 36,1% rispetto al 2015. Sempre lo scorso anno le immatricolazioni di nuovi autobus nel nostro Paese sono state 3.172, con una crescita del 5,5% rispetto all'anno precedente.

Analogo trend anche nella vicina Calabria dove, nel 2016 le immatricolazioni di autocarri con peso totale a terra superiore a 16 tonnellate, sono aumentate del 78,1% rispetto al 2015. Sempre nel 2016 le immatricolazioni di autobus nella regione sono cresciute del 13,9% rispetto all'anno precedente. A crescere di più è la provincia di Reggio Calabria che ha registrato l'aumento maggiore (+168,2%). Seguono Cosenza (+103,7%), Crotone (+50%) e Catanzaro (+30%). A Vibo Valentia è stato registrato un calo del 21,4%. Nel comparto delle immatricolazioni di autobus due sono le province che fanno registrare dati positivi (Reggio Calabria e Cosenza, con aumenti rispettivamente del 50% e 16,7%) e tre che hanno fatto registrare dati negativi (Catanzaro, Vibo Valentia e Crotone).

«La crescita delle immatricolazioni di autocarri pesanti e autobus registrata nel 2016 – sottolinea Alessandro De Martino, amministratore delegato di Continental Italia – prosegue la serie positiva che ha avuto inizio nel 2015, dopo anni di cali importanti. Il settore dei trasporti pesanti però continua ad avere un forte bisogno di ricambio di un parco circolante ancora mediamente vecchio, ricambio che negli anni della crisi per evidenti difficoltà economiche le aziende di trasporto hanno rimandato a tempi migliori. Tale bisogno risponde a una più generica esigenza di maggiore efficienza nella gestione dei mezzi».

DACIA

SCOPRI LA SERIE SPECIALE BRAVE ANCHE DOMENICA

www.dacia.it

CALTANISSETTA
C.da Savarino, s.n.
Tel. 0934 582250

Gamma DACIA. Consumi (ciclo misto): da 3,5 a 6,8 l/100 km. Emissioni di CO_2: da 90 a 155 g/km. Consumi ed emissioni omologati. Foto non rappresentativa del prodotto.
*Prezzo riferito a Nuova Sandero 1.0 Sce 75 Euro 6, scontato chiavi in mano, IVA inclusa, IPT e contributo PFU esclusi. È una nostra offerta valida fino al 30/04/2017.
**ESEMPIO DI FINANZIAMENTO SUPER KASKO DACIA riferito a Nuova Sandero 1.0 SCe 75 Euro 6: anticipo € 530, importo totale del credito € 6.920; 72 rate da € 148,84 comprensive, in caso di adesione, di Finanziamento Protetto e Pack Service a € 1.349 che comprende: 3 anni di assicurazione Furto e Incendio, 3 anni di assicurazione Kasko, Estensione di Garanzia fino a 5 anni o 100.000 km e 12 mesi di Driver Insurance. Interessi € 1.733, importo totale dovuto dal consumatore € 10.716; TAN 5,99% (tasso fisso); TAEG 8,99%; spese istruttoria pratica € 300 + imposta di bollo a misura di legge; spese di gestione pratica e incasso mensili € 3, invio comunicazioni periodiche per via telematica. Salvo approvazione DACIAFIN. Documentazione precontrattuale ed assicurativa disponibile presso i punti vendita della Rete Dacia convenzionati DACIAFIN e sul sito www.dacia.it; messaggio pubblicitario con finalità promozionale. È una nostra offerta valida fino al 30/04/2017.

Concessionaria Dacia
R.N. MOTORS SPA

AGRIGENTO Via Unità D'Italia, s.n. Tel. 0922 603640
CANICATTÌ C.da Cuccavecchia Tel. 0922 855908
CALTANISSETTA C.da Savarino, s.n. Tel. 0934 58250

[intermodalità]

MONDO trasporti

Si vede la luce in fondo al tunnel

Trasporto merci, i dati della Confetra: la ripresa c'è anche se lenta, boom del settore aereo

Cresce la modalità (+7,4%); il comparto stradale chiude il 2016 con una crescita (+4,4% nell'internazionale a carico completo, +4% nel groupage e +2,6% nel nazionale); il trasporto via mare invece rallenta anche se nei primi sei mesi del 2016 c'era stato un +1,4% Teu; cresce il trasporto ferroviario che accelera rispetto al primo semestre, passando dal +3,8% al +4,1%

Lenta ma costante. Prosegue la ripresa nel settore del trasporto merci nel nostro Paese.

Un segnale che forse si vede la luce in fondo al tunnel della crisi in cui l'Italia si è infilata e dove con difficoltà sta cercando di uscire.

La ripresa è stata rilevata dalla Nota Congiunturale del 2016, elaborata dal Centro Studi Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che è stata redatta intervistando un panel di imprese tra le più rappresentative dei vari settori del nostro Paese.

Per il terzo anno consecutivo l'andamento del traffico sale per tutte le modalità, anche se solo l'aereo si posiziona a livelli decisamente superiori rispetto a quelli pre-crisi del 2007.

Cancellare questi dieci anni di depressione non è insomma facile, ma il settore del trasporti, fattore determinante per l'economia e cartina di tornasole della ripresa, sembra avere imboccato la strada giusta.

Nel dettaglio, la crescita della modalità aerea – che segna + 7,4 punti percentuali – risulta accelerata nel secondo semestre dell'anno dimostrando che il peak season si colloca generalmente a fine anno quando aumentano gli approvvigionamenti delle merci per il periodo natalizio.

Il dato è confermato dal numero delle spedizioni aeree che segnano un aumento del 4,5 per cento rispetto al 2,3 per cento del primo semestre dell'anno scorso. Andamento inverso per il comparto stradale che pur chiudendo l'anno con una apprezzabile crescita (c'è un + 4,4 per cento nell'internazionale a carico completo, un + 4 per cento nel groupage e un + 2,6 per cento nel nazionale) ha segnato comunque un rallentamento rispetto al primo semestre dell'anno. Probabilmente le cause sono da legare all'aumento del costo del carburante che incide massicciamente sull'equilibrio economico delle imprese.

Anche il trasporto via mare non prosegue la crescita con gli stessi ritmi che aveva registrato nei primi sei mesi del 2016 quando c'era stato un + 1,4 per cento Teu (e cioè la misura standard di volume nel trasporto dei container Iso, che corrisponde a circa 40 metri cubi totali); un +0,4 per cento per le rinfuse solide ; un + 3,1 per cento RO-RO), tranne per il transhipment che grazie ai buoni risultati di Gioia Tauro ha fatto segnare un risultato complessivo del + 9 per cento. Per le rinfuse liquide la chiusura in lieve calo rispetto al 2015 (-0,4 per cento) sembra più rispecchiare un dato relativo al turnover delle scorte dei prodotti petroliferi, piuttosto che una vera inversione del trend. Degna di rilievo – sempre secondo la Nota Congiunturale del 2016, elaborata dal Centro Studi Confetra – la crescita del trasporto ferroviario che accelera rispetto al primo semestre, passando dal +3,8 al +4,1 per cento, segno di una ripresa di vitalità del comparto anche grazie alla spinta che il Governo sta mostrando di voler imprimere attraverso la cosiddetta "cura del ferro".

Buone le performance del comparto corrieristico che chiude l'anno con un +3,5 per cento nelle consegne nazionali e un + 6,5 per cento in quelle internazionali in coerenza con la tendenza produttiva alla riduzione delle scorte e al just in time, nonché con la continua espansione dell'e-commerce.

Relativamente al fatturato, l'autotrasporto e il settore corrieristico segnano un recupero in linea con quello del traffico e sembrano finalmente uscire dal tunnel della crisi, mentre le spedizioni internazionali, in particolare quelle aeree e marittime continuano a soffrire soprattutto per la contrazione dei noli.

Nel dettaglio il fatturato dell'autotrasporto ha segnato + 2,4 per cento nel nazionale e +4,4 per cento nell'internazionale; i corrieri nazionali +3,6 per cento e gli express courier +6,8 per cento; le spedizioni terrestri +0,1 per cento, quelle aeree -3,3 per cento e quelle marittime -2,4 per cento. Nonostante i rischi derivanti dall'instaurarsi di politiche protezionistiche che potrebbero frenare la ripresa dell'economia globale, le aspettative di traffico per il 2017 sono ottimistiche con oltre la metà degli intervistati (il 54,2 per cento) che stima una crescita, il 43 per cento che stima un trend stabile e solo il 2,8 per cento che prevede traffici in calo. Dal lato finanziario migliora il rapporto tra insolvenze e fatturato (1 per cento rispetto all'1,2 per cento del primo semestre), mentre si allungano leggermente i tempi medi di incasso arrivando a 79,4 giorni rispetto ai 78,5 giorni dei primi sei mesi dell'anno.

E se il settore dei trasporti cresce anche se lentamente riesce anche a trascinare altri settori dell'economia. Infatti – secondo i dati dell'Osservatorio di Confartigianato Sicilia – rallenta l'emorragia delle imprese artigiane siciliane.

In cinque province su nove diminuisce il calo delle aziende. Il tasso di sviluppo è sempre con il segno meno ma i numeri sono meno negativi che in passato. Si tratta di dati dell'Osservatorio di Confartigianato Sicilia che sono stati presentati nei giorni scorsi nel corso del Focus «Quale Futuro per una terra piena di promesse?», a Palermo. Erano presenti il presidente di Confartigianato Sicilia, Filippo Ribisi, il presidente nazionale di Confartigianato Imprese, Giorgio Merletti, il segretario di Confartigianato Sicilia Andrea Di Vincenzo, il presidente di Confartigianato Lombardia Eugenio Massetti e il presidente della Camera di Commercio Alessandro Albanese.

LA BREXIT AL VOLANTE

La Brexit, secondo le prime valutazioni degli esperti, non dovrebbe avere in pratica impatto sulle abitudini e sul portafogli degli automobilisti dell'Ue ma potrebbe avere conseguenze pesanti su tutto il settore automotive in Gran Bretagna, utenti compresi. Lo riferisce una analisi del quotidiano The Telegraph, che richiama l'attenzione su una delle prime conseguenze dell'uscita della Gran Bretagna dall'Unione: l'aumento del prezzo dei veicoli. Sulla base di stime della Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT) nei prossimi mesi i listini delle auto d'importazione in Gb dovrebbero in media crescere di 1.500 sterline (1.800 euro) con ulteriori negatività sullo sviluppo del mercato interno per effetto di una probabile stretta sul credito. Ma l'SMMT fa notare anche che una Gran Bretagna automobilistica più debole potrebbe comportare anche un restringimento dell'offerta di modelli extra Gb, in quanto lo sviluppo delle versioni con guida a destra potrebbe diventare non conveniente per le Case costruttrici Ue. Dal punto di vista della vita quotidiana degli automobilisti, The Telegraph riporta uno studio del locale automobile club AA, che ipotizza uno scenario con - nella peggiore delle ipotesi - un aumento di 18,7 pence (0,2 euro) al litro per il carburante. In questo caso la Brexit avrebbe un impatto di 500 sterline di spesa supplementare per ogni famiglia (dato calcolato su due auto). Oltre all'aumento dei controlli in entrata e uscita dal Paese, con lunghe attese agli ingressi del tunnel sotto la Manica o all'imbarco per i traghetti, per i visitatori che raggiungeranno la Gran Bretagna in auto non dovrebbero esserci - secondo l'Automobile Club d'Italia, sentito sul tema - particolari problemi in questa fase di applicazione della Brexit. A medio termine, tuttavia, potrebbero esserci cambiamenti nella normativa sulla patente di guida con la necessità di possedere per circolare in Gb la cosiddetta patente internazionale. Inoltre va ricordato che in quel Paese è necessario avere a bordo dell'auto il certificato assicurativo, anche se - come in Italia - non c'è l'obbligo di esporre il contrassegno.

MONDO trasporti

[strade e tecnologia]

Task force per la sicurezza stradale

Vertice al ministero: così cambieranno le regole sui cantieri per salvaguardare la vita di chi lavora e di chi viaggia

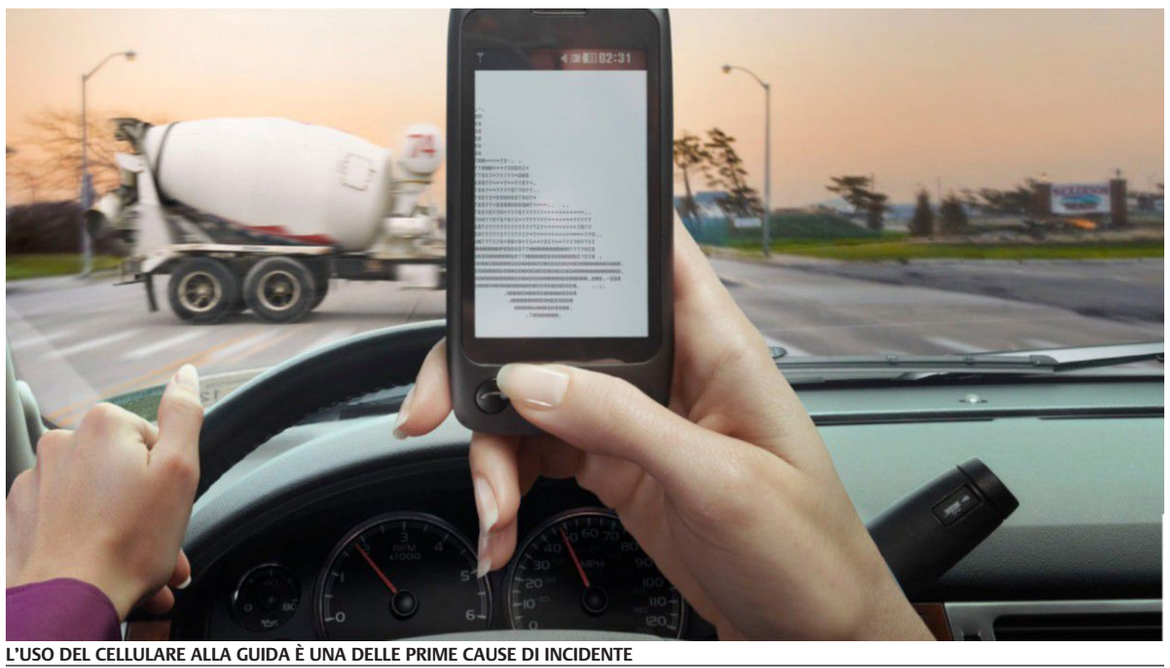
Un tavolo di lavoro congiunto per identificare le misure da adottare, da recepire attraverso un aggiornamento delle norme in materia, per rafforzare la sicurezza dei cantieri stradali e rendere le strade italiane più sicure sia per chi lavora in autostrada sia per chi viaggia.

E' quanto deciso al termine di una riunione sulla sicurezza dei cantieri mobili di manutenzione che si è svolta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti . L'incontro fa seguito ad alcuni incidenti significativi tra i quali, indica il Mit, quello gravissimo sull'autostrada A10 fra Albisola e Celle Ligure, in direzione di Genova e alla volontà espressa dal ministro Delrio di intervenire con iniziative per migliorare la sicurezza sulle strade anche attraverso un aggiornamento del Piano nazionale per la Sicurezza stradale.

L'incontro è stato promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti congiuntamente con il Ministero del Lavoro e ha riunito le rappresentanze sindacali dei lavoratori edili e dei trasporti di Cgil, Cisl e Uil , la Polizia Stradale, Aiscat - Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori, Anas.

Nel corso dell'incontro sono state toccate le varie tematiche che riguardano la sicurezza dei cantieri stradali quali i controlli, le misure di prevenzione, la segnaletica, l'utilizzo di strumenti informatici, la formazione del personale operante nel cantiere e la qualificazione delle imprese esecutrici.

La prossima riunione è stata fissata a metà di aprile sempre nella sede del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali. «Riteniamo molto utile e proficuo l'incontro al Mit sul tema della sicurezza nei cantieri stradali. Sapere che le nostre proposte sono state prese in considerazione per una eventuale disposizione ministeriale di prossima emanazione ci soddisfa, perché si potrà assicurare maggiore sicurezza alle migliaia di lavoratori edili che operano tutti i giorni per rendere strade ed autostrade più sicure per tutti» hanno detto i segretari nazionali di Feneal Uil, Filca - Cisl, Fillea - Cgil, Sannino, Macale, Behri al termine del vertice con ministero del Lavoro, Aiscat, Polstrada e Anas, e convocato a seguito del tragico incidente nel cantiere della A10 a Savona, in cui sono morti due operai.


L'USO DEL CELLULARE ALLA GUIDA È UNA DELLE PRIME CAUSE DI INCIDENTE

«Subito dopo Pasqua – hanno dichiarato i tre segretari nazionali – prenderà il via un tavolo operativo costituito ad hoc. Noi oggi abbiamo presentato le nostre proposte, che prevedono, in particolare, di indicare più chiaramente le distanze di segnalazione, delle procedure e dei mezzi, delimitando le aree di cantiere, dove necessario, con paratie o blocchi di cemento, arrivando anche alla classificazione dei tronchi autostradali con la introduzione di specifiche classi di rischio».

«Inoltre – spiegano ancora i sindacalisti – dovrà essere presa in considerazione la possibilità di creare un "patentino" che qualifichi le imprese dei lavori stradali, che al loro interno devono avere lavoratori formati presso gli Enti bilaterali del settore sulla specificità di tali lavorazioni, integrando così quanto previsto dal DM 4 marzo 2013. Per quanto riguarda le squadre di intervento – hanno aggiunto – si deve sostituire lo sbandieratore con segnali meccanici ad illuminazione, potenziando i controlli della Polstrada in prossimità dei cantieri e prestando particolare attenzione ai tratti tortuosi o in galleria, per i quali bisogna prevedere un aumento della distanza di inizio cantiere».

«Infine è necessario – ha concluso la nota dei segretari nazionali di Feneal Uil, Filca - Cisl, Fillea - Cgil, Sannino, Macale, Behri – ridurre la viabilità ad una sola corsia, nel caso ve ne siano tre, lasciandone una interdetta al traffico e ai lavoratori, e si deve invece deviare il traffico sulla carreggiata opposta negli altri casi. Come evidente si tratta di proposte serie e fattibili, in grado davvero di assicurare la sicurezza, e quindi la dignità, di questi lavoratori. Ci auguriamo – hanno concluso Sannino, Macale e Behri – che il provvedimento sia preso nel più breve tempo possibile, per evitare altre tragedie come quella di Savona».

Le parti si incontreranno nuovamente il 18 aprile prossimo.

«Lo ha già detto il Ministro in maniera molto chiara: la sicurezza stradale e, in modo particolare la sicurezza legata alla guida dei veicoli pesanti, è una priorità del Governo. E' per noi, infatti, prioritario salvaguardare tutti gli aspetti legati alla sicurezza nelle nostre strade, senza tralasciare gli interessi legati alla produttività delle imprese di autotrasporto» ha detto invece il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti Simona Vicari in risposta a quanto dichiarato dal vice presidente di Confcommercio Paolo Uggè.

«In questi ultimi anni – ha continuato Simona Vicari – il governo si sta fortemente impegnando nella creazione di un sistema di imprese virtuose in grado di fornire un servizio di autotrasporto all'avanguardia nel pieno rispetto delle norme sulla sicurezza stradale». «Il Ministero - continua Vicari -, attraverso l'Albo degli autotrasportatori, sta implementando il proprio portale con il quale è possibile verificare la regolarità delle imprese e sta effettuando specifici studi per una migliore comprensione degli aspetti peculiari dell'abusivismo nel settore. Inoltre, l'Amministrazione ha avviato le procedure per l'assunzione di personale tecnico destinato a dare supporto agli uffici territoriali anche nello svolgimento delle revisioni sui veicoli pesanti, tema sicuramente centrale per la salvaguardia della sicurezza stradale. In questo ambito resta comunque fondamentale una sinergia tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dell'Interno per intensificare i controlli sulle imprese, spesso provenienti dall'estero, che esercitano l'attività in maniera irregolare e mettono a rischio la sicurezza stradale e la sana competitività aziendale. Un impegno, questo, assunto anche a livello internazionale con la firma del memorandum "Road Alliance" che si pone l'obiettivo di combattere anche il dumping sociale».

I CORSI DEL CONSORZIO C.S.A NELLE SEDI DI CATANIA, ACI S. ANTONIO, BIANCAVILLA E SANTA MARIA DI LICODIA

Il tachigrafo, una tecnologia che va conosciuta fino in fondo

Salvatore e Marco Belfiore, del Consorzio Csa

Da oggi è possibile saperne di più sul funzionamento dei tachigrafi digitali ed analogici. Infatti il consorzio C.S.A garantisce la possibilità di seguire dei corsi sul buon funzionamento di questo strumento e in materia di istruzione dei conducenti e di controllo sulle attività svolta dagli stessi. Infatti, come previsto dal Decreto Dirigenziale 215 del 12.12. 2016 e successiva integrazione D.D. 2720 del 13.02.2017, si prevede la possibilità per le aziende di autotrasporto di poter richiedere la formazione dei propri autisti affinché, in caso di violazione dei regolamenti (CE) 561/2006 e (UE) 165/2014, si possa evitare di far applicare la sanzione prevista nei confronti dell'azienda stessa (famoso obbligato in solido dei verbali). La formazione del dipendente verrà certificata a fine corso tramite il rilascio di un apposito attestato di frequenza in duplice copia (azienda e autista); l'attestato avrà una validità di 5 anni e l'autista stesso, in caso di trasferimento presso altra azienda, potrà richiederne una copia ai fini di poter dimostrare la relativa formazione valida (purché entro i 5 anni). È importante sottolineare però, che non è obbligatorio per gli autisti seguire questi corsi, né tanto meno dover esibire l'attestato agli organi di polizia durante eventuali controlli da quest'ultimi svolti; ma è sicuramente un'occasione per informarsi e formarsi sull'utilizzo di questo apparecchio che è installato sui veicoli adibiti al trasporto di cose di peso complessivo superiore alle 3,5 tonnellate e su veicoli adibiti al trasporto di passeggeri con numero di persone, compreso il conducente, superiore a nove. In particolare il corso, con una durata di 8 ore, tratterà questi argomenti: evoluzione tecnologica: dall'analogico al digitale; descrizione delle tipologie meccaniche degli strumenti di registrazione; avvento del tachigrafo digitale; uso del tachigrafo analogico, descrizione dell'apparecchio e del foglio di registrazione (disco) e loro corretto uso; uso del tachigrafo digitale, modelli, tipologie e descrizione della struttura dell'impianto del tachigrafo digitale; le carte tachigrafiche: descrizione dei vari tipi di carte e loro corretto uso; caratteristiche e funzionalità del tachigrafo digitale, lettura ed interpretazione delle stampe e dei pittogrammi del tachigrafo digitale; attività con simulatore; responsabilità amministrativa e penale a carico dei soggetti che circolano o mettono in circolazione veicoli sprovvisti di tachigrafo ovvero con tachigrafo manomesso o non funzionante.

Il consorzio CSA con le sedi di Catania, Aci Sant'Antonio, Biancavilla e Santa Maria di Licodia metterà a disposizione il proprio personale al fine di poter fornire informazioni utili sui corsi in questione e su qualsiasi necessità o richiesta organizzativa da parte delle aziende interessate alla partecipazione dei corsi. Per ulteriori chiarimenti sui siti, http://www.drivescuolaguida.it o http://www.consorzio-csa.it troverete tutte le informazione utili e i moduli da inviare all'indirizzo mail: info@drivescuolaguida.it o info@consorzio-csa.it per poter prender parte al corso. Il consorzio, inoltre, offre tanti altri servizi come i corsi per il conseguimento delle patenti di guida AM, A1, A2, A, B, BE, C, CE, D, DE e garantisce assistenza per rinnovo, revisione, recupero punti e duplicati; corsi per il conseguimento e recupero punti Cqc; disbrigo di pratiche automobilistiche; corsi di teoria e guida per ciclomotori; tutto ciò che concerne il campo di autotrasporti merci o viaggiatori.

FRANCESCA MAGRÌ

Corsi per il conseguimento, rinnovo e recupero punti CQC. Corsi di formazione per INSEGNANTI e ISTRUTTORI di scuola guida. Corso MACCHINE MOVIMENTO TERRA e ESCAVATORI.
Corsi di formazione CARRELLISTA e MULETTISTA, per AUTISTA-MANOVRATORE GRU su autocarro. Corsi di formazione per RESPONSABILE TECNICO AMBIENTE e SICUREZZA.
SI OFFRONO ANCHE SERVIZI DI CONSULENZA
10 ANNI
DRIVE Scuola Guida di S.Belfiore & C.
AUTOSCUOLE MONTAGNA · SCHEPIS
CORSI DI FORMAZIONE SULLA SICUREZZA
CSA Centro Servizi per le Autoscuole
Corsi per il conseguimento e recupero punti C.Q.C.
www.consorzio-csa.it
CSA
INFO: Giovanni Montagna 3355238362 - Salvatore Belfiore 3465604150 www.consorzio-csa.it info@consorzio-csa.it SEDE: via XXIV Maggio 35, Santa Maria di Licodia (CT)

[luoghi e vie]

MONDO trasporti

La Strada degli Scrittori quando le infrastrutture fanno pure rima con cultura

Consegnati i primi 31 km «raddoppiati» della Statale 640

E' stata aperta, su entrambi i sensi di marcia a carreggiate raddoppiate, la statale 640 denominata «Degli scrittori».

Una manciata di minuti prima, alla rotonda San Pietro, in territorio di Agrigento, è stato scoperto il cartello con i volti ed i nomi degli scrittori: Andrea Camilleri, Luigi Pirandello, Pier Maria Rosso Di San Secondo, Leonardo Sciascia, Antonio Russello, Giuseppe Tomasi Di Lampedusa.

«La Strada degli scrittori richiama anche il giudice Saetta, il giudice Livatino, il maresciallo Guazzelli - ha detto, durante l'inaugurazione della statale raddoppiata, Felice Cavallaro che ha curato il progetto della denominazione – . Perché la Strada degli scrittori o è la strada della legalità e ci ricorda queste persone o è meglio che non ci sia. Perché deve essere una fonte di crescita, di ricchezza, di arricchimento. Quando mi è venuta l'idea, sono andato da Andrea Camilleri – ha raccontato Cavallaro – per chiedere se potevamo appropriarci dei nomi degli scrittori utilizzandoli quasi come una esca per i turisti. E Camilleri mi diede una risposta straordinaria: la Strada degli scrittori è la strada del formaggio che mangi, del vino che assaggi. Quindi, fallo. Voleva dirci che la Strada degli scrittori è la strada di tutti gli operatori economici che realizzano qualcosa di concreto in quel territorio e che possono puntare ad un sano ed onesto business per accrescere le opportunità di lavoro di questa terra. Il mio obiettivo - ha concluso - è che un bar di Racalmuto assuma un cameriere, è che una struttura alberghiera abbia il 70 per cento delle camere piene, non soltanto con i migranti come accade a Siciliana».

L'apertura del tratto rende fruibili 31,2 km di viabilità relativa al primo lotto della statale 640. Il tracciato è compreso tra Agrigento e Grottarossa, al confine con la provincia di Caltanissetta e precede il secondo lotto dei lavori di ammodernamento della statale, in corso di realizzazione.

> L'investimento complessivo è stato di 1,5 miliardi di euro

L'opera, finanziata anche con i fondi del Programma operativo Fondo europeo di sviluppo regionale P.O. Fesr Sicilia 2007-2013, ha comportato un investimento di 535 milioni di euro e rientra nel grande progetto di ammodernamento della statale 640, che prevede il raddoppio della carreggiata fino all'innesto con l'autostrada A19 Palermo-Catania: l'investimento complessivo supera 1,5 miliardi di euro.

All'apertura del nuovo tratto stradale hanno preso parte, tra gli altri, il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, il ministro degli Esteri Angelino Alfano, l'assessore regionale delle Infrastrutture Giovanni Pistorio, il sottosegretario Simona Vicari, il presidente di Anas Gianni Vittorio Armani e il sindaco di Agrigento Calogero Firetto.

Presentato il programma di valorizzazione della «Strada degli scrittori» promosso dal Consorzio distretto turistico Valle dei Templi e sostenuto da Anas, anche con la predisposizione di apposita cartellonistica turistica. Un primo cartello, già posizionato a «San Pietro ad Agrigento, preannuncia l'ingresso in una strada che unisce i luoghi di Luigi Pirandello, Leonardo Sciascia, Andrea Camilleri, Giuseppe Tomasi di Lampedusa, Antonio Russello, Pier Maria Rosso di San Secondo, da Racalmuto a Porto Empedocle, passando per Favara e Agrigento fino a Caltanissetta.

«L'impegno dell'Anas in Sicilia – ha detto Armani - non vuole solo limitarsi al rilancio delle infrastrutture. Il processo di potenziamento deve comprendere anche la valorizzazione culturale e turistica del territorio».

La statale 640 ha inizio da Porto Empedocle, attraversa la Valle dei Templi a sud di Agrigento e, dopo aver interessato i territori di numerosi comuni delle province di Agrigento e Caltanissetta, termina sull'Autostrada A19 Palermo-Catania, fra Caltanissetta ed Enna. Lunga circa 72 km, rappresenta il collegamento diretto tra i capoluoghi di provincia Agrigento e Caltanissetta, ma anche una dorsale strategica della viabilità regionale, in quanto itinerario preferenziale di collegamento tra la Sicilia sud-occidentale e l'anello viario principale dell'isola, costituito dai collegamenti autostradali fra i tre principali centri metropolitani: A19 Palermo - Catania, A 20 Messina - Palermo e A18 Messina - Catania. La vecchia statale 640 presentava un'unica carreggiata con due corsie, una per ogni senso di marcia, affiancate da banchine pavimentate. La vetustà della sua concezione e l'aumento dei flussi di traffico avevano determinato un innalzamento della pericolosità dell'itinerario, dovuta anche alla presenza di numerose intersezioni a raso ed accessi alle proprietà private. Ciò comportava inevitabilmente ridotte velocità di percorrenza, un basso livello del comfort di viaggio, un elevato costo generalizzato del trasporto e, naturalmente, un elevato rischio di incidente. La statale 640 inoltre si connette, lungo il suo percorso, con altre infrastrutture viarie principali quali l'itinerario tra Palermo ed Agrigento, la Statale 123 Canicattì - Licata, la Statale 626 Caltanissetta - Gela e la Statale 115 nel tratto Gela - Agrigento - Castelvetrano. L'area attraversata ha una morfologia prevalentemente collinare. Il paesaggio dell'altopiano è costituito da una successione di colline e basse montagne comprese fra 400 e 600 metri. I rilievi solo raramente si avvicinano ai 1000 metri di altezza nella parte settentrionale, dove sono presenti masse piuttosto ampie e ondulate, versanti con medie e dolci pendenze, dorsali e cime arrotondate.

L'inaugurazione del primo tratto arriva a quasi venti anni dalla sua «ideazione» quando l'allore presidente della Provincia di Agrigento Enzo Fontana con l'allora assessore ai lavori pubblici ed ex ministro Francesco D'Onofrio ebbero l'idea di realizzare una convenzione con l'Anas per realizzare il progetto che poi è stato «ceduto» all'Azienda che ha di fatto chiesto il finanziamento con i fondi europei e con le procedure della Legge Obiettivo varata dal primo governo presieduto da Silvio Berlusconi. E' stato finalmente completato il versante agrigentino, ma tra due anni sarà consegnato anche il tratto nisseno e dunque la Statale diverrà una sorta di autostrada lunga 72 chilometri.

COMPLETATA LA SALERNO-REGGIO CALABRIA, UNA VIA DI COMUNICAZIONE AL SERVIZIO DEL MEZZOGIORNO

La A2, l'autostrada non siciliana ma fondamentale per la nostra Sicilia

Alla Fiera internazionale Bit - Borsa Internazionale del Turismo a Milano, presso il padiglione della Regione Calabria, è stato presentato il Piano Anas per la valorizzazione turistica della A2 «Autostrada del Mediterraneo».

La Salerno Reggio Calabria finalmente completa dopo quasi mezzo secolo e che è anche la porta d'ingresso per la Sicilia per tutti coloro che scelgono l'automobile per venire a passare le loro vacanze nella nostra regione. Una autostrada che non si trova in Sicilia ma che ha importanza fondamentale anche per la Sicilia, per la sua economia, per il suo turismo e per il suo futuro.

La nuova autostrada ha del resto assunto il nome di A2 «Autostrada del Mediterraneo», come naturale prosecuzione dell'itinerario Nord-Sud che nasce a Milano con la A1.

Una «autostrada – itinerario» che attraversa il cuore meridionale del Bel Paese divenendo essa stessa meta e luogo di sosta, in grado di generare circuiti di opportunità per il territorio.

Alla manifestazione che si è svolta alla Bit sono intervenuti il presidente della Regione Calabria,Mario Oliverio, l'assessore alle Infrastrutture della Regione Calabria,Roberto Musmammo, l'ingegnereGiuseppe Ferrara, coordinatore territoriale Anas Calabria e A2 "Autostrada del Mediterraneo", la responsabile Itinerari dell'autostrada del Mediterraneo,Antonella Freno, e l'arch. Piero Corradin, Asa Studio Albanese.

Ilpresidente della Regione CalabriaMario Oliverioha dichiarato: «L'Autostrada del Mediterraneo dovrà rappresentare sempre più il biglietto da visita della nostra Regione.Non solo un'infrastruttura di transito da rammodernare, ma un'arteria imprescindibile per la quale occorre puntare allo sviluppo del sistema degli svincoli così da poter raggiungere un numero sempre maggiore di luoghi d'interesse. Lo sviluppo della cartellonistica e la realizzazione di nuovi svincoli rappresenteranno un vero e proprio volano per lo sviluppo turistico ed economico del nostro territorio; un'occasione per valorizzare quanto di prezioso e unico ogni angolo della nostra regione custodisce».

«L'obiettivo di Anas – ha spiegato il presidenteGianni Vittorio Armani– è di trasformare l'A2 in una grande autostrada moderna ed efficiente che offra a chi la percorre una straordinaria scelta di mete turistiche. In questo senso abbiamo avviato due grandi progetti:#SmartroadAnas, ad alto contenuto innovativo tra i primi al mondo nel settore stradale, che farà dell'A2 la prima autostrada Smart road, avendo come focus l'automobilista e la sua tutela, in previsione anche delle auto senza conducente;#A2perilturismo, che ha l'obiettivo di valorizzare la bellezza del Mezzogiorno guidando l'automobilista verso una riscoperta consapevole dello straordinario patrimonio turistico e culturale delle tre regioni attraversate, Campania, Basilicata e Calabria».

Ad esito di approfonditi studi condotti da Anas e condivisi con le massime autorità delle Regioni Campania, Basilicata e Calabria sono state individuate dieci "Vie" con le relative attrazioni turistiche che saranno segnalate da apposita cartellonistica presso ciascun svincolo autostradale. E' stata altresì attivata da Anas una campagna social di ascolto per accogliere idee e suggerimenti. L'insieme dei percorsi, con tutte le informazioni utili per il turista, sono stati raccolti all'interno di un portale dedicatowww.autostradadelmediterraneo.it, realizzato con la collaborazione di Edindustria, partner di Anas. Inoltre, è in corso di sviluppo un'applicazione per smartphone quale pronto supporto informativo per il turista.

R.T.

La A2, l'autostrada del Mediterraneo è fondamentale anche per la Sicilia

LE VACANZE

All'estero piace la Spagna

La Spagna è la meta più scelta per le vacanze lunghe all'estero (12%), la Francia per quelle brevi (22,1%), mentre la Germania è il paese più frequentato per motivi di affari (17,4% dei viaggi di lavoro all'estero). Tra i viaggi con mete extra-europee, gli Stati Uniti sono la destinazione preferita per le vacanze lunghe (16,4%), la Cina per i viaggi d'affari (8,4%). Nella stagione estiva si effettua il 42,1% dei viaggi e parte per le vacanze circa un terzo della popolazione (+13,7% rispetto all'estate 2015). Le vacanze brevi crescono del 20,7% rispetto al 2015, quelle lunghe dell'11,3% La durata media delle vacanze estive (7,8 notti) è quasi il doppio di quella degli altri trimestri e sale a 10,3 notti per le vacanze lunghe. Gli alloggi privati si confermano la sistemazione preferita (55,6% dei viaggi, 62,1% delle notti), soprattutto per le vacanze lunghe (60,8% dei viaggi, 65% delle notti). Le strutture collettive sono gli alloggi più frequentati per i viaggi di lavoro (75,3% dei viaggi, 61,1% delle notti). Oltre la metà dei viaggi è prenotata direttamente, circa il 42% avviene senza prenotazione e solo il 7% tramite agenzia. La prenotazione via Internet sfiora il 40% dei viaggi (30% di vacanze in più rispetto al 2015). Per le vacanze di riposo o svago la scelta ricade in prevalenza su mete italiane (48,9%).

MONDO trasporti

[mondo smart]

La mobilità è sempre più verde

Come si muovono gli italiani: preferiscono l'auto, l'Italia e per rispettare l'ambiente sono disposti a spendere di più

Viaggi e vacanze di nuovo in crescita nel 2016: lo certifica l'Istat nel suo report annuale. Si stima che l'anno scorso il numero di viaggi con pernottamento effettuati dai residenti in Italia sia pari a 66 milioni e 55 mila: per la prima volta, dopo sette anni, la variazione è positiva rispetto all'anno precedente (+13,7%).

Rispetto al 2015, la durata media dei viaggi si riduce lievemente, attestandosi a 5,4 notti (5,6 per quelli di vacanza e 3,5 per quelli di lavoro), per un totale di circa 356 milioni di pernottamenti.

Le vacanze brevi (fino a tre pernottamenti), stimate in 29,3 milioni, crescono del 20,7% sul 2015; quelle lunghe, pari a 29,9 milioni, dell'11,3%. Sostanzialmente stabili i viaggi per motivi di lavoro (6,7 milioni). Nell'82,8% dei viaggi le destinazioni scelte sono località nazionali. I viaggi all'estero (17,2%) avvengono soprattutto verso i Paesi dell'Unione europea (9,8%). Le vacanze lunghe estive trascorse in Italia hanno come mete preferite la Puglia (12,9%) e l'Emilia-Romagna (11,4%), mentre il Trentino-Alto Adige è al top delle destinazioni in inverno (24,8%) e autunno (16,3%). La Spagna è invece la meta più scelta per le vacanze lunghe all'estero (12%), la Francia per quelle brevi (22,1%), mentre la Germania è il paese più frequentato per motivi di affari (17,4% dei viaggi di lavoro all'estero). Tra i viaggi con mete extra-europee, gli Stati Uniti sono la destinazione preferita per le vacanze lunghe (16,4%), la Cina per i viaggi d'affari (8,4%).

Nella stagione estiva si concentra il 42,1% dei viaggi e parte per le vacanze circa un terzo della popolazione (+13,7% rispetto all'estate 2015). La durata media delle vacanze estive (7,8 notti) è quasi il doppio di quella degli altri trimestri e sale a 10,3 notti per le vacanze lunghe.

Gli alloggi privati si confermano la sistemazione preferita (55,6% dei viaggi, 62,1% delle notti), soprattutto per le vacanze lunghe (60,8% dei viaggi, 65% delle notti). Le strutture collettive sono gli alloggi più frequentati per i viaggi di lavoro (75,3% dei viaggi, 61,1% delle notti).

Oltre la metà dei viaggi viene prenotata direttamente, circa il 42% avviene senza prenotazione e solo il 7% tramite agenzia. La prenotazione via Internet sfiora il 40% dei viaggi (30% di vacanze in più rispetto al 2015).

Per le vacanze di riposo o svago la scelta cade in prevalenza su mete italiane (48,9%); all'estero, invece, sono più frequenti le visite di carattere culturale al patrimonio artistico, monumentale e archeologico (30,6%).

L'auto si conferma il mezzo di trasporto più usato per viaggiare (64,2% dei viaggi), soprattutto per le vacanze brevi (76,1%, +33,7% rispetto al 2015). Seguono l'aereo (16,1%) e il treno (10,3%).

Il numero di escursioni, cioè gli spostamenti in giornata senza pernottamento, è stimato in 74 milioni e 133 mila (+10,4); quasi tutte avvengono in Italia (98,7%), nel 63,3% dei casi per svago, nel 18% per far visita a parenti o amici.

Al momento di pianificare un soggiorno turistico, il 55% degli italiani si pone il problema di fare scelte che non danneggino l'ambiente, disposto anche a spendere il 10 o il 20% in più. Il 70% rinuncerebbe all'auto se la meta fosse raggiungibile in treno (il 53% programmerebbe un itinerario per utilizzare vecchie linee ferroviarie). Come alloggi si preferiscono B&B (37%) e agriturismo (32%), mentre l'albergo è in calo (33%). Sulla scelta del ristorante, il 91% preferisce quelli che offrono prodotti a km 0 e il 77% quelli che usano prodotti provenienti da agricoltura biologica.

E' quanto emerge dal rapporto «Gli italiani, il turismo sostenibile e l'ecoturismo», realizzato dalla Fondazione UniVerde, in collaborazione con IPR Marketing e presentato a FieraMilanoCity alla Borsa Internazionale del Turismo).

«Questo è il nostro settimo rapporto e proprio attraverso questi dati abbiamo assistito alla diffusione di una cultura ecologista anche nel turismo - ha detto il presidente della Fondazione Univerde, Alfonso Pecoraro Scanio -. Ma soprattutto abbiamo da sempre registrato l'estremo bisogno nel nostro paese di avere una strategia turistica e finalmente con molta fatica il governo ha varato il suo Piano Strategico, ma occorre fare di più per la sostenibilità».

Intanto il livello di attenzione nel paese cresce. Nel 2011 alla domanda se aveva mai sentito parlare di ecoturismo rispondeva positivamente il 47%. Nel 2017 la percentuale è salita al 62%. Adesso quasi il 40% lo considera eticamente corretto e circa il 30% vicino alla natura. Per il 77% degli italiani, infatti, nell'economia turistica di un territorio, l'attenzione all'ambiente comporta una crescita e il 47% degli intervistati ritiene che esista un'emergenza in Italia che riguarda i danni che il turismo potrebbe portare all'ambiente. A causa, soprattutto (60%), della cementificazione e speculazione edilizia. Il «vincolo di sostenibilità» per un'area turistica rappresenterebbe una necessità o un'opportunità di crescita per il suo sviluppo economico secondo ben l'88% degli utenti.

Diventa così importante anche la scelta dell'alloggio: in 6 anni (2011-2017) il numero di chi preferisce i B&B è passato dal 27% al 37%, l'agriturismo dal 25% al 32%, mentre chi sceglie l'albergo è calato dal 39% al 33%.

Il rapporto è stato presentato durante il convegno «2017 Anno Internazionale ONU del Turismo Sostenibile: le sfide e le opportunità per l'Italia» organizzato dalla stessa Fondazione, in partnership con Cobat. «Siamo nell'ONU del Turismo Sostenibile – ha detto Alfonso Pecoraro Scanio – ma il 45% degli italiani ritiene che il governo debba impegnarsi di più per questa sfida per il futuro dell'ambiente e della nostra economia».

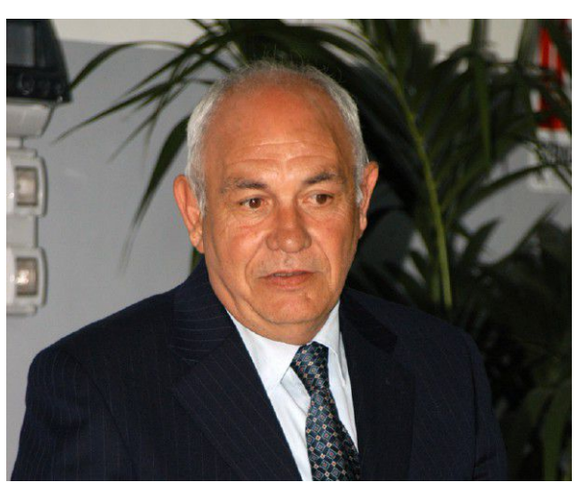
L'ANALISI DI GIUSEPPE RICHICHI, PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE IMPRESE AUTOTRASPORTATORI SICILIANI

«Le piccole e medie imprese vivono una grave crisi strutturale»

Non c'è alcun futuro per le piccole e medie imprese. Quello che rappresentava lo zoccolo duro del nostro sistema economico, da qualche anno a questa parte, è stato demolito: nell'arco del 2016 sono state oltre 13 mila le imprese che hanno chiuso. Per quanto concerne il settore dei trasporti, che rappresenta una fetta importante del Pil italiano, la situazione ha oltrepassato la drammaticità. La noncuranza del governo nei confronti del comparto ha generato una situazione paradossale, che ha favorito l'incremento della concorrenza sleale, sia ad opera dei furbetti, che dei vettori esteri esentati da moltissimi obblighi. Il Governo, infatti, oltre a vessare le imprese con una pressione fiscale prepotente, le affligge con una burocrazia straziante che accresce i costi di gestione. Al contempo il lavoro ha subito una flessione, che si attesta intorno al 20%, a causa del calo delle produzioni. Solo le aziende strutturate sono riuscite in questi anni di crisi, merito degli investimenti e degli adeguamenti volti al "futuro", a poter imporsi sul mercato, anche con la complicità delle società armatoriali, che determinando il nolo marittimo a loro vantaggio, hanno incrementato il loro potere contrattuale, avendo più margine di trattativa nei confronti della committenza. A torto o ragione anche l'atteggiamento di quest'ultimi ha intaccato il mercato a scapito delle realtà più piccole. Oltre alla mancanza di politiche in tema di trasporti, le enormi carenze strutturali aggravano ancor di più le difficoltà delle imprese. L'inadeguatezza dei porti e delle reti aeroportuali così come la scarsa qualità della rete autostradale e ferroviaria ci collocano, nell'ambito di una classifica sulla qualità del sistema trasporti, elaborata dall'Ue abbondantemente sotto la media Europea. Se poi, si attenziona la situazione delle Isole, ciò che ne scaturisce è davvero imbarazzante. Vi sono opere risalenti all'era Borbonica e sulle quali non è mai stato effettuato alcun intervento neanche manutentivo. Da tali carenze scaturiscono i maggior costi per l'impresa.

Le aziende di trasporto sono in crisi come denuncia Giuseppe Richichi, nella foto in basso a destra, presidente e fondatore dell'Aias, associazione imprese autotrasporto siciliane

Oltretutto, si vogliono evidenziare, in materia di infrastrutture, tutte le promesse non mantenute dai Governi Nazionale e Regionale, in merito ad esempio agli autoporti ed interporti siciliani, e tutta una serie di punti concordati nel corso di un tavolo Stato/Regione, sulla base della legge regionale 32/2000/288 che prevedeva la ristrutturazione del trasporto merci Sicilia, e che non hanno trovato ad oggi alcun riscontro. L'Assessorato ai Trasporti Siciliano, in effetti, benché diversi siano stati gli avvicendamenti al proprio vertice, nonostante tutti gli spunti emersi dai tavoli di trattativa, ed i tantissimi fondi di investimento disponibili, non ha più convocato i rappresentanti di categoria, lasciando inattesi i numerosi progetti e le moltissime criticità che avrebbero necessitato di interventi urgenti. Se la qualità delle infrastrutture rappresenta il livello di sviluppo sociale ed economico di una regione, il connubio tra le lungaggini burocratiche ed il lassismo delle Istituzioni, rappresenta una resa rispetto alla necessità di ammodernamento e competitività indispensabili per il miglioramento della qualità di vita e il successo economico.



E' pur vero che gli stanziamenti che ogni anno vengono assegnati dal Governo a favore del comparto, hanno ampliato il gap tra pmi e aziende strutturate, dato che i requisiti di accesso ad essi risultano per la maggiore inarrivabili per aziende di piccola entità. Ciò che non si capisce è, che in effetti, la Categoria non necessita dell'erogazione di "finanziamenti a pioggia", ma ha piuttosto l'esigenza di avere regole certe ed interventi mirati. Qui si evidenzia la grande inadeguatezza del "servizio" reso dalle Associazioni di Categoria, che accasate alle confederazioni della committenza, hanno svenduto il principio di tutela dell'intero settore. Anche perché, questa mancanza di "indipendenza", genera una sorta di conflitto di interessi, che avvantaggia solo i potenti ed i mercenari. La mancanza di etica e di coesione nel mondo delle Associazioni di Categoria è probabilmente il motivo scatenante del disastro che vive il settore. Ultimo grave problema, che si sta verificando negli ultimi mesi, è l'intensificarsi del fenomeno denominato come concorrenza criminale. E' notevole, infatti, e non stenta a fermarsi, l'elenco di mezzi pesanti incendiati.

Il fenomeno, che si sta registrando sia al nord che al sud, oltre al danno economico, genera un clima di terrore tra gli addetti ai lavori.

Insomma…si salvi chi può.

[futuro sostenibile]

MONDO trasporti

Il paradosso delle emissioni di CO2

Negli ultimi anni i livelli sono diminuiti: merito delle politiche ambientali o colpa della crisi economica?

Le iniziative per ridurre le emissioni di CO2 nell'atmosfera stanno vivendo un periodo di estrema incertezza soprattutto a causa delle politiche annunciate dalla nuova amministrazione americana di Donald Trump. In Italia sono comunque segnali interessanti perché la sensibilità politica sui temi ambientali è molto radicata anche se bisogna fare i conti con la dura realtà del presente. L'impressione è che in questi anni le emissioni siano diminuite per via della crisi economica più che per una effettiva efficacia delle misure adottate. Siamo infatti ancora piuttosto lontani dai livelli di traffico pre crisi e il rischio è che, se la crisi sarà superata, non avendo fatto qualcosa di strutturale ed adeguato si ritorni all'aumento del traffico, e quindi dei gas serra, delle emissioni inquinanti e della congestione.

Ma qualcosa si muove come ad esempio il potenziamento della cosiddetta sharing mobility, lo sviluppo dei veicoli elettrici, il ritorno della bicicletta e la «cura del ferro» per merci e passeggeri (e cioè il trasporto su rotaia).

Il peso delle emissioni di CO2 nei trasporti in Italia e in Europa è pari rispettivamente al 26% ed al 25% del totale. Per questo, l'Ue ha indicato rilevanti obiettivi per la cosiddetta «Decarbonizzazione dei trasporti».

Secondo la UE l'obiettivo nei trasporti da qui al 2030 è di ridurre le emissioni di gas serra del 30% rispetto al 2005. Al 2050 l'obiettivo è del 60% rispetto al 1990. Gli accordi di Parigi, il Cop21, ha dato obiettivi ancora più ambiziosi, con i quali però bisogna fare i conti con la nuova politica Usa.

Il Libro Bianco dei Trasporti 2011 aveva indicato come obiettivo quello di dimezzare in ambito urbano, entro il 2030 l'uso delle autovetture alimentate con carburanti tradizionali, per eliminarle completamente entro il 2050. In più si indicava come obiettivo una logistica urbana per le merci a zero emissioni di CO2 entro il 2030. Ma siamo ancora lontani dal raggiungere questi obiettivi perché è vero che le automobili hanno ridotto in modo significativo i consumi e le emissioni inquinanti, ma l'uso esteso rende ancora problematica la qualità dell'aria nelle città come indicano i superamenti dei limiti persistenti in Italia. Secondo l'Ispra circa il 50% di emissioni inquinanti deriva infatti dal traffico veicolare. In Italia abbiamo un parco veicolare vecchio con emissioni più elevate. Circa il 50% dei veicoli è Euro 1, 2, 3. Anche nel trasporto pubblico gli autobus sono vetusti; una media di undici anni contro i sette anni della media europea. Il 30% degli autobus è Euro 2 e il 29% è euro 3. Ci sono però anche buone notizie come la realizzazione di 55 km di nuove reti tramviarie negli ultimi quindici anni (come accaduto anche a Palermo) ma l'Italia «soffre» uno spread di -68% rispetto al resto dell'Europa. Stesso discorso per l'estensione delle reti metropolitane realizzate in alcune città italiane (tra cui di recente a Catania), con un deficit a confronto dell'Europa di -58%.

Una fotografia del presente a tinte fosche ma qualcosa sembra muoversi. Nell'Allegato Infrastrutture al Def 2016 presentato dal Governo non c'è più soltanto il Piano di Infrastrutture Strategiche (Pis) previsto dalla Legge Obiettivo, ma un documento di "Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica" che configura la nuova politica del ministro Graziano Delrio per la mobilità e le reti.

L'impressione è che in questi anni le emissioni siano diminuite più per via della crisi economica che per una effettiva efficacia delle misure adottate. Siamo infatti ancora lontani dai livelli di traffico pre crisi e il rischio è che, se la crisi sarà superata, si ritorni all'aumento del traffico, e quindi delle emissioni inquinanti

Le emissioni di Co2 contribuiscono all'innalzamento della temperatura globale. La Politica prova a trovare dei rimedi e a dare delle scadenze

Il documento è coerente con i contenuti del nuovo Codice Appalti che cancella le semplificazioni della Legge Obiettivo 443 del 2001 del governo Berlusconi. Si torna a un unico regime ordinario di regole per realizzare le opere, la programmazione delle infrastrutture viene demandata a due strumenti fondamentali: Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica che deve indicare le politiche, gli obiettivi e gli strumenti, che motivano la scelta delle opere, da aggiornare ogni tre anni; il Documento Pluriennale di programmazione (Dpp) che deve integrare tutti i programmi esistenti nelle opere pubbliche - Rfi, Anas, porti, aeroporti, reti urbane, concessionarie autostradali - con coerenza e visti in modo integrato. A questi strumenti si aggiunge la project review, per rivedere le opere non ancora avviate ma già decise con le procedure della legge obiettivo, che sarebbero ben 165 per un costo complessivo di 145 miliardi. L'Allegato, con le analisi sulla mobilità e le infrastrutture, è già la premessa ad un nuovo "Piano Generale dei Trasporti e della Logistica" con un quadro organico degli obiettivi, delle strategie, delle azioni intraprese e da intraprendere.

Molto significativo e opportuno per le aree urbane e metropolitane il target di mobilità sostenibile entro il 2030: la ripartizione modale della mobilità urbana dovrà raggiungere il 40% di trasporto pubblico, il 10% di mobilità ciclopedonale e si dovrà incrementare con un + 20% i km di tram/metro per abitante.

Un primo esito di questo cambiamento di strategia politica può essere letto nel Contratto di Programma Stato-Rfi sugli investimenti ferroviari che ha sbloccato 8,9 miliardi di fondi: crescono le risorse per il trasporto regionale, per il trasporto merci e la rete ordinaria (che raggiungono circa la metà del fondo), mentre quelle per l'alta velocità restano stabili. Nella Legge di Stabilità 2016 sono state destinate risorse per incentivare il trasporto marittimo (marebonus) e il trasporto intermodale ferroviario (ferrobonus) per il rilancio della portualità e ridurre il trasporto su gomma delle merci, che oggi domina il mercato. Sbloccati anche i 350 milioni destinati ai nuovi autobus, ma sono decisamente insufficienti - denuncia Asstra - a svecchiare il parco mezzi: per abbassare l'età e mantenerla nel tempo servirebbe un investimento annuo di 920 milioni ogni anno di cui circa 500 a carico dello Stato; questo sarebbe un modo concreto per puntare sulla mobilità elettrica anche nel trasporto collettivo, che ha bisogno di veicoli innovativi e di comfort per gli utenti. Sempre nella Legge di Stabilità, le risorse dedicate nel triennio alla mobilità ciclistica per le città e le ciclovie turistiche sono circa 90 milioni di euro, mentre nel Collegato Ambientale circa 35 milioni sono destinati agli spostamenti casa-lavoro e casa scuola con l'uso della bicicletta, del pedibus, dei percorsi pedonali, che dovranno essere realizzati e coofinanziati dalle città.

La nuova gestione Anas punta sulla manutenzione della rete esistente, con investimenti e adeguamenti, abbandonando vecchi progetti faraonici come l'Autostrada Orte - Mestre di 400 km. Anche qui, lentamente, la valorizzazione e l'adeguamento tecnologico della rete esistente, stanno diventando le parole chiave della nuova politica delle reti stradali, mentre purtroppo questo cambio di passo non è avvenuto per gli investimenti delle concessionarie autostradali, ancora tutti in corsa.

Ma è dalle città che sono già arrivate negli ultimi anni importanti innovazioni con la sharing mobility, e il passaggio fondamentale dal possesso del veicolo al servizio: un cambio dovuto sia alla rivoluzione digitale ma anche una diversa cultura della condivisione che si sta affermando in particolare nei giovani.

RILEVA LA VELOCITÀ, MA ANCHE SE INDOSSIAMO LA CINTURA E SE PARLIAMO AL CELLULARE E FUNZIONA ANCHE DI NOTTE

Arriva il super autovelox che ci vede anche da una distanza di 1,2 chilometri

Le statistiche dimostrano ampiamente come la distrazione sia tra le cause principali degli incidenti stradali. Ora c'è un motivo in più per concentrarsi solo sulla guida mentre si è al volante: si chiama Telelaser Trucam. Questo super autovelox, che filma a lunga distanza e riesce a scovare chi telefona mentre guida, lo sta sperimentando la Polizia Stradale su alcune strade del Lazio e della Sardegna. Inoltre, avendo una telecamera che filma tutto ciò che "vede" già a 1,2 chilometri di distanza, questo nuovo tipo di autovelox controlla anche l'utilizzo o meno della cintura di sicurezza.

In sostanza, una volta puntato il laser su un mezzo (il sistema può anche essere installato all'interno di postazioni fisse), l'agente che lo utilizza ha un monitor su cui "vede" la velocità rilevata, se il guidatore e i passeggeri hanno le cinture allacciate e se chi è alla guida utilizza il cellulare. Il sistema è innovativo anche perché funziona di notte, avendo un flash a infrarossi. Insomma, non sarà più possibile evitare i controlli quando cala il buio. D'ora in poi sarà anche più difficile fare un ricorso al prefetto o al giudice di pace, poiché le prove registrate sono in un video e il verbale riporterà anche la geolocalizzazione del veicolo attraverso il Gps. Al momento risulta che presto oltre 380 comandi delle polizie locali distribuiti su tutto il territorio nazionale lo utilizzeranno. Un'innovazione tecnologica che, si spera, contribuirà a scoraggiare i tanti comportamenti "errati" degli italiani mentre sono al volante. Il 2015 è stato l'anno nero, si è chiuso con 3428 morti sulle strade: un dato di una gravità particolare perché dai 7 mila morti del 2011 il numero delle vittime per incidenti stradali era sempre diminuito. L'inversione rispetto ai 3381 morti nel 2014 aveva segnato una battuta di arresto delle politiche di riduzione dei danni. Ma nel 2016, secondo i dati delle forze di polizia nazionali, Polizia di Stato e Carabinieri, la mortalità si è ridotta del 5%. Lo ha evidenziato il direttore del servizio di Polizia Stradale, Giuseppe Bisogno, al convegno organizzato assieme alla Fondazione Ania «Ti proteggo».

«Al 31 gennaio 2016, nonostante l'inizio anno sia stato tragicamente funestato dall'incendio del bus di studenti ungheresi, gli incidenti mortali sono diminuiti del 3,7% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso», ha rilevato Bisogno, parlando di «segnali di speranza». I morti sono stati invece di più, contando appunto le 16 vittime del rogo, 122 rispetto alle 111 del gennaio 2016. Bisogno ha inoltre spiegato che da quando è entrato in vigore il nuovo reato di omicidio stradale, che introduce anche l'ipotesi aggravata per chi è alla guida in stato di ebbrezza, il 25 marzo scorso, la Stradale ha rilevato 620 incidenti mortali, dei quali 324 casi con rilevanza penale: «Questo perché nel caso di incidenti plurimortali il conducente stesso perde la vita. E di questi sono 29 gli incidenti provocati sotto l'effetto di alcol e droghe. Questo dimostra - ha osservato - che la prevenzione non si fa con il codice penale, per quanto la norma abbia la condivisa motivazione di punire più seriamente la guida in condizioni psico-fisiche alterate».

Secondo il capo della Stradale per fare prevenzione occorre intervenire sui guidatori distratti: «La normativa non è adeguata per chi usa il telefono alla guida. Per questo abbiamo chiesto, e attendiamo fiduciosi, che anche alla prima contestazione scatti la sospensione della patente. E per chi provoca incidenti il sequestro amministrativo del telefonino».

LA SICILIA
LASICILIA.it
Direttore responsabile
Mario Ciancio Sanfilippo
Condirettore
Domenico Ciancio Sanfilippo
Editrice
Domenico Sanfilippo Editore SpA
MONDO trasporti
In redazione
Nino Arena
Fabio Russello
Hanno collaborato
Francesca M. Magrì
Paolo F. Minissale
Pubblicità
PKSud srl - Sede di Catania
Corso Sicilia 37/43 - Centr 095.7306311
Daniela Maccarrone: 095.7306335
Elena Indelicato: 339.7324619

MONDO trasporti

[logistica]

La svolta green della Nico

I progetti in grande del gigante nato dalla fusione tra DN Logistica e la Nicolosi Trasporti

Sono sei e sono dei giovani imprenditori che hanno i loro uffici nella zona industriale di Catania. E la loro è una storia che va tutta raccontata: «Sessanta anni fa i nostri padri cominciarono con un camion usato».

Sono Luigi Nicosia e Gaetano Nicolosi che sorridendo raccontano di quei primi anni Sessanta quando due giovani caparbi, Diego Nicosia e Sebastiano Nicolosi, "sfrecciavano" a bordo dei loro Tir fiammanti, orgogliosi e impavidi, mai stanchi e che macinavano chilometri e chilometri lungo le strade della nostra penisola, affacciandosi cosi al mondo dei trasporti. Erano piccoli imprenditori alla guida rispettivamente di un Fiat 682 e di un Fiat 642 (rigorosamente usati e pagati a rate) grazie ai quali hanno dato inizio a 60 anni di storia di un'azienda che continua e si rigenera nel cambio generazionale.

«Noi ci definiamo i 2.0» spiega Gaetano Nicolosi.

Luigi e Gaetano, i fratelli maggiori, i due capo squadra, oggi al timone delle rispettive aziende la DN Logistica e la Nicolosi Trasporti insieme ai fratelli Lorena e Sonia , Vera e Giovanni.

«Presto i nostri padri – racconta con orgoglio Gaetano – diventarono fraterni amici e spesso si trovarono a collaborare vicendevolmente per la realizzazione di progetti pur mantenendo identità diverse ma pur sempre accarezzando l'idea di creare un'unica società».

Quindi praticamente avete coronato il sogno dei vs padri?

«Praticamente sì, esatto - spiega Luigi Nicosia –. Nico era già una storia scritta 20 anni fa circa, noi abbiamo solo tirato fuori dal cassetto e spolverato un sogno rendendolo realtà.

– Nico il sogno che diventa realtà. Come è andata esattamente?

«Lo scorso autunno – racconta Luigi – ci trovavamo a Venezia in occasione della convention annuale della Grimaldi Lines, di cui siamo partner da diversi anni e durante una lieta serata trascorsa tra le tante visto l'amicizia che lega noi ragazzi praticamente da sempre, io, Gaetano e Sonia allo Sky Bar dell'Hotel Hilton davanti ad una vista mozzafiato della laguna, tra le chiacchiere, le risate e qualche spritz, ricordavamo i racconti dei nostri padri, i loro sforzi e quanto fortunati siamo stati ad avere dei genitori che si sono sacrificati per darci un futuro migliore. Ad un certo punto Gaetano ha detto: ragazzi ma che ne dite se rendiamo vivo quel sogno nel cassetto? Tornammo a Catania con questo pensiero, e quel pensiero si trasformò presto riunione tra tutti i 6 soci che oggi formano la Nico SpA Transport and Logistics».

«Il progetto di fusione è arduo ed impegnativo – hanno detto Vera e Lorena, che si trovano oggi impegnate a far decollare l'ufficio amministrativo e finanziario della Nico –. Siamo oltre 400 tra impiegati, autisti , magazzinieri, operai e abbiamo un indotto di oltre 600 altri soggetti. Sentiamo addosso la responsabilità di oltre 1000 famiglie – continuano Vera e Lorena – tutte persone in gamba con grande volontà e voglia di fare. E tutto questo da un lato ci ha l'entusiasmo ma dall'altro ci ha scomodati e smossi tutti dalla nostra routine comfort, ma come dichiarato durante la cena di presentazione del progetto a tutti i nostri collaboratori lo scorso novembre "l'unione delle aziende e delle nostre famiglie deve renderci più forti e solidi, non ci saranno tagli, nessun posto è a rischio anzi tutt'altro nei progetti del breve periodo ci sono tante belle novità. Tanto ancora da fare e da creare».

– Svelateci qualcosa di tutto questo "tanto da fare e da creare".

«Lorena e Vera si occuperanno di coordinare l'aspetto amministrativo contabile e finanziario, insomma di far quadrare i conti. Questo genera il nostro gran bel da fare perché in Nico ognuno di noi ha un ruolo definito e delle responsabilità. Ci muoviamo dentro il nostro compito senza sovrastare l'altro perché il rispetto è alla base di tutto».

– Come sono stati assegnati i ruoli ?

«Si sono definiti naturalmente, sembra quasi che Dn e Nicolosi unendosi si siano completate – a parlare sono Giovanni e Sonia, i fratelli più piccoli del team Nico, che oggi ricoprono rispettivamente i ruoli più operativi (Sonia segue la logistica e ne è la responsabile , Giovanni segue l'efficienza e la qualità dell'enorme parco mezzi, ndr). Insieme al nostro team andremo a gestire la qualità del servizio erogato a 360°, vogliamo essere scelti dai nostri clienti perché facciamo la differenza, perché offriamo più servizi, più customizzazione , miriamo a dare efficienza e sicurezza, ci definiscono i più piccoli ma solo di età, ma di certo siamo anche i più agguerriti, pensando agli esordi dei nostri genitori di 60 anni fa e che fanno 120 anni di esperienza nel settore se li sommiamo. Guardando oggi la nostra flotta di 400 trattori e 1600 semirimorchi in tutte le forme e tipologie esistenti, i nostri 9 depositi nell'area industriale di Catania, uno a Parma, le nostre filiali di Ravenna, Volpiano, Salerno e Tunisi.

Luigi, Gaetano, Lorena, Sonia, Vera e Giovanni, la generazione 2.0 che ha coronato il sogno dei loro genitori Diego Nicosia e Sebastiano Nicolosi che negli anni Sessanta cominciarono con dei camion comprati di seconda mano. Oggi la Nico è leader nel Mezzogiorno

– Un bel punto di arrivo, si potrebbe dire, no?

«No per noi è un bel punto di partenza. Ci definiamo ambiziosi, inarrestabili , quest'unione ci ha ricaricato, dandoci nuova linfa, siamo una sorta di fiume in piena, siamo tutti giovani e belli – ha dichiarato ironico Giovanni – e facendo i debiti scongiuri contiamo di sviluppare la Nico , aprendoci a business e mercati sempre più vasti perché vogliamo guardare all'internazionale. Non abbiamo intenzione di "guardare al verde del vicino" per intenderci.

– L'impatto sul mercato e sulla clientela?

«Direi assolutamente positivo. Certo abbiamo destato molta curiosità e gossip, soprattutto nella "piazza" siciliana – ha raccontato Sonia – ma i nostri clienti ci stimano e credono che la scelta fatta anticipi, a maggior ragione nello scenario siciliano, i tempi di almeno un ventennio. Basti pensare alle possibili fusioni in atto in questi giorni dei due colossi Francesi Peugeot e Citroen, i mercati tendono alla globalizzazione per creare valore, per una volta dal profondo sud, vogliamo essere primi».

«La Nico – hanno aggiunto – mira ad essere un azienda giovane ispirata a modelli di organizzazione aziendale, ci definiamo green, puntiamo alla mobilità sostenibile, che è un cardine strategico per la green economy, oggi i trasporti consumano il 28% dell'energia e sono responsabili di un quarto delle emissioni di Co2 sopratutto a causa del traffico su gomma di circa un miliardo di mezzi pesanti che circolano nel mondo. E il dato è in crescita. Ecco perché i primi passi da noi mossi sono un contratto già stipulato per l'arrivo in casa Nico di 200 trattori Man, (di cui saremo anche a breve officina autorizzata), tutti Euro 6 adeguati alle ultime normative europee vigenti in materia di sostenibilità e attenzione per l'ambiente, da qui consegue la decisione di trasportare le merci affidateci dai nostri amati clienti, utilizzando le autostrade del mare, limitiamo i km percorsi dai Bisonti della strada, sulle autostrade italiane, riduciamo il rischio incidenti, maggiore attenzione e rispetto per la vita. Ci affidiamo ai collegamenti della flotta Grimaldi che in meno di un decennio ha dato visibilità ai porti siciliani che ci collega oggi con navi di nuova generazione sicure e alimentate da carburanti anche essi a ridotto impatto sull'ambiente, con tutto il Mediterraneo, con i maggiori porti italiani come Genova, Savona , Livorno , Salerno , Ravenna, Brindisi, Sardegna e con Spagna , Tunisia, Grecia e Malta. L'obiettivo datoci per il 2017 è di 100 mila imbarchi su tutte le tratte.

«Altro passo importante – spiegano ancora dalla Nico – la scelta di dare energia a tutti i nostri impianti grazie all'utilizzo del fotovoltaico, a parte tutti i tetti delle nostre piattaforme logistiche e i tetti dei nostri uffici , abbiamo anche una centrale poco distante da Catania con una distesa enorme di pannelli e il tutto ci permette di rigenerare energia pulita, per soddisfare i fabbisogni dei nostri due impianti attivi 24 ore su 24 di lavaggio veicoli industriali, per l'officina Multitruck service, la nostra "clinica della bellezza" per mantenere l'efficienza, la pulizia dei mezzi sempre su standard elevati all'interno dell'officina è partito anche un progetto di utilizzo di gomme rigenerate perché dovete sapere che per smaltire un pneumatico servono 100 anni. Nel nostro piccolo vogliamo salvaguardare anche questa forma di risparmio il tutto a favore dell'ambiente».

«I mezzi dalla logistica operativa saranno gestiti, lavorando su un margine di saturazione pari al 97% per far sì che si facciano meno chilometri a vuoto possibile, meno chilometri si traducono come sempre in meno immissioni di Co2 nell'atmosfera.

«Abbiamo scelto – spiegano ancora – e siamo stati scelti da Lpr e Nolpal, il loro sistema è basato principalmente sul pooling di pallet in legno, che contribuisce alla riduzione delle emissioni dei gas serra. Garantiscono che i pallet sono fabbricati con legno proveniente da foreste gestite in maniera sostenibile».

– Luigi, l'aspetto commerciale della Nico a chi è affidato?

«L'aspetto commerciale è totalmente affidato a me e Gaetano. Sarà nostro il compito di cercare di chiudere nuovi pacchetti lavoro per la neonata Nico. Abbiamo cosi tanto da fare, da progettare e da realizzare, che potremmo continuare l'intervista per settimane, ma non vogliamo svelare tutto e subito. Lo slogan della nostra avventura si ispira ad una frase di Steve Jobs: "Crediamo che l'unico modo di fare un ottimo lavoro sia amare quello che fai" e ci sentiamo dentro il pezzo, siamo la generazione 2.0».

LA SCHEDA DEL GIGANTE DELLA LOGISTICA

Giovane e all'avanguardia, così l'azienda guarda al futuro

La Nico S.p.A. Transport and logistics, nasce dall'idea comune di due aziende di trasporto storiche nel mercato siciliano. La DN Logistica s.r.l. e la Nicolosi Trasporti s.r.l. , entrambe proiettate a portare avanti progetti basati su logiche di collaborazioni orizzontali volte a trovare un terreno di intesa basato su valori e interessi comuni per intraprendere azioni collettive condividendone i rischi e i benefici in un'ottica win-win.

Il principio win-win coinvolge entrambe le aziende in egual misura traendo vantaggio nel raggiungimento degli obiettivi ottimizzando costi, risorse, mezzi e processi.

L'unione di queste due forze danno vita alla più grande società di logistica integrata che genera oltre 500 posti di lavoro diretti e un indotto di ulteriori 500 lavoratori indiretti.

La compagine societaria è composta da imprenditori giovani con il 50 % di quote rosa, con un età che non supera i 45 anni, ma con un'esperienza di oltre un ventennio. Lo stesso vale per tutti i membri del team, personale altamente qualificato che va dai 20 ai 45 anni.

La scelta di convocare collaboratori giovane è legata alla vocazione di creare dei team che condividano gli stessi valori, la "visual" e "mission" aziendale. La Nico sceglie di essere un azienda "green" e ne dà dimostrazione con dati alla mano: una società controllata dal gruppo è la "Solenico", proprietaria di campi utilizzati per la produzione di energia fotovoltaica. Energia più pulita in un sistema ecosostenibile. Su tutti i tetti delle strutture aziendali vi sono impianti fotovoltaici, che con l'energia prodotta riescono a coprire non solo i fabbisogni dell'azienda, ma anche a ricollocarne parte sulla rete. La scelta di viaggiare su e giù per la Penisola, utilizzando tratte intermodali via mare porta a risultati eccezionali che si traducono in risparmio. Nel 2014 il totale imbarchi nave è stato di 33.948 trailer con un totale ton. di merci trasportate di 848.688. Nel 2015 il totale imbarchi nave è stato di 52.833 trailer con un totale ton. di merci trasportate di 1.320.813.

Per l'ambiente i numeri del Green Project si traducono in 17.166 tonnellate di Co2 non rilasciata in un anno, pari alla quantità mediamente assorbita in un anno da un bosco grande quanto due volte New York City

La Nico vuole essere una azienda agile e veloce, pronta a essere area test per nuovi modelli di business o per altre opportunità.

I numeri del Parco Veicolare della Nico danno la misura delle sue dimensioni: 400 trattori euro 6, 50 motrici con sponda Euro 6, 20 autotreni con sponda, 1600 semirimorchi in tutti gli allestimenti, frigo, centinati, aperti, casse, gran volume. Anche gli spazi sono quelli di una grande azienda: 100.000 metri quadri di coperto, celle frigo, per temperatura controllata, da 0° a +4°; -25°. Cinquecentomila metri quadrati di piazzali custoditi 24 ore su 24 per 365 giorni all'anno da istituti di vigilanza armata, oltre alla video sorveglianza. E inoltre c'è anche un raccordo ferroviario privato di 500 metri.

Su un area di 10 mila metri quadri c'è il primo centro di manutenzione completa per i veicoli industriali che alla Nico chiamano la "clinica di bellezza".

«Partendo dal presupposto – spiegano – che un sistema virtuoso, al quale noi ci proiettiamo, deve essere a 360° per poter trasferire e mantenere le merci in maniera eccelsa, il nostro parco mezzi Euro 6 e i nostri 1600 semirimorchi, devono essere rigorosamente controllati, revisionati, e puliti».

Per far questo c'è uno staff di 15 persone che lavora all'interno della nostra officina meccanica, la quale comprende le parti dedicate alla carrozzeria, alla verniciatura, al punto gomme gestito da Michelin con il recupero pneumatici usurati e lo smistamento tra ferro e gomma, e il centro lavaggio meccanizzato adeguato alle normative Ue (che in 7 minuti riesce a far risplendere un trailer completo di 16 metri).

Il sistema di lavaggio è attivo 12 ore al giorno a ciclo continuo e ricicla circa il 70% delle acque.

In ultimo il centro revisioni ufficiale ci permette di tenere il parco perfettamente in regola adeguato alle scadenze annuali previste dal ministero dei trasporti.

La Nico, ha come principale mercato d'interesse il settore del food and beverage. Oggi gestisce per l'80% commesse contrattualizzate e pacchetti in esclusiva, cuciti su misura in base alle esigenze di ogni singolo cliente, strutturati per offrire il livello di servizio pari al 98% su fattori di misurazione che sono: puntualità al carico, garanzia di imbarco, puntualità di consegna ed esito su portali (tempi di resa "a" per "c-d"), capacita di customizzazione dedicata, flessibilità e adattamento alle richieste, parco veicolare dedicato.