LA SICILIA

A cura della PKSud

MONDO trasporti

Domenica 15 aprile 2018

Scenari

Il declino va fermato ora

NINO ARENA

L'attacco armato sul territorio siriano, che aveva avuto effetti ancora prima di essere sferrato (euro in calo sul dollaro e petrolio in rialzo), non mancherà di averne altri, e apprezzabili, anche nei trasporti, nel nostro Paese e nella nostra terra. Il greggio, infatti, si contratta in dollari e un euro un po' più debole vale prezzi più alti alla pompa già da oggi, anzi da ieri. La tensione internazionale, inoltre, continua ad alzarsi e alimentare le quotazioni del petrolio, ai massimi dal 2014.

Non vogliamo l'Apocalisse, né su scala mondiale né "locale". Se, però, le ragioni della diplomazia non dovessero prevalere sull'uso delle armi, nel migliore dei casi avremo un aumento ulteriore dei costi che tutti sosterremo per spostarci, per produrre e far camminare ciò che realizziamo e vogliamo commercializzare. Importeremo inflazione che sarà distribuita su tutti indifferentemente ed è proprio l'inflazione il nemico peggiore dei redditi limitati, che hanno una capacità più bassa di "scaricare" su altri l'aumento dei prezzi all'ingrosso e al consumo. Anche volendo prescindere da valutazioni di altra natura, la scelta di attaccare in Siria, in Sicilia fa ancora più male che nel resto del Paese. Che il momento sia difficile ce lo suggeriscono anche altre circostanze. Il nuovo governo dovrà predisporre entro la fine 2018 una pesante manovra di bilancio, da almeno 18,5 miliardi di euro per evitare l'aumento dell'Iva, per correggere i conti pubblici e per far fronte a uscite già impegnate. I numeri vengono da uno studio della Cgia secondo la quale, in particolare, bisognerà recuperare 12,4 mld per sterilizzare l'aumento dell'Iva, che diversamente scatterà dal primo gennaio 2019, altri 3,5 mld che l'Unione Europea ci sta per chiedere, al fine di perseguire il pareggio di bilancio, infine, altri 2,6 mld per coprire una serie di spese non differibili. Sono numeri e da dai questi non si scappa. Patate bollenti che il nuovo Governo dovrà trovare il modo di rendercele digeribili e tuttavia un accordo appare lontano. Il teatrino della politica ci restituisce vincitori depotenziati che rischiano di delegittimarsi con le loro stesse mani, anzi con le loro bocche. Tutto questo mentre il tempo stringe, perché è davvero poco quello che ci resta per evitare un declino al quale ci siamo condannati da soli, almeno da una ventina di anni a questa parte. Per mettersi veramente e umilmente d'accordo, bisognerebbe abbandonare presunte e pretese vocazioni maggioritarie, accantonare la supponenza e l'insulto. Questa Italia sta a cuore a tutti, incluso quel 30% abbondante che ha perso la voglia di votare. In una qualunque strada, scuola, posto di lavoro, per esempio, è possibile vedere la coesistenza (anche nel conflitto) tra le anime diverse che questo grande Paese ha prodotto nella sua storia. Possibile che queste, rappresentate al massimo livello in Parlamento, non riescano a trovare i motivi per stare insieme e migliorare il quadro nel quale siamo tutti presenti? A Palazzo Madama e Montecitorio siedono tanti neofiti e forse, alla fine, sarà la loro voglia di restare che consentirà alla saggezza del presidente Mattarella di trovare la soluzione giusta. Mai come oggi, però, i politici, e la classe dirigente tout court, devono produrre scelte di qualità e orientare il futuro riconoscendo quanto abbiamo ereditato di buono o semplicemente di inevitabile. Mai come oggi dobbiamo alzare la testa e abbracciare prospettive ampie: la scala delle sfide più impegnative non è quella nazionale, lo saranno i problemi da affrontare se non le vinceremo da europei. La sovranità rischia di naufragare di fronte alle scelte compiute da altri se non impareremo ad accettare un concetto di "Patria" aperto, coraggioso e generoso. Altrimenti sarà meglio fare i bagagli.

Chi ci rimette è proprio la sicurezza sulla strade italiane dove peraltro viaggiano tutti e diventa dunque un problema non solo per il settore dell'autotrasporto ma per l'intero sistema Paese

Un paradosso tutto italiano mancano gli autisti dei camion

E per molti giovani potrebbe rappresentare una occasione di lavoro

Fino a qualche tempo fa non ci avrebbe creduto nessuno o quasi.

Mancavano autisti a cui affidare la guida di camion e sembrava un problema passeggero. Invece è diventata una vera e proprio emergenza per tutti il settore del trasporto e, come si vedrà, non solo del settore del trasporto.

Anzi, per il segretario generale di Trasportounito, Maurizio Longo, si tratta di un paradosso inaccettabile visto che parliamo di un paese caratterizzato da altissimi tassi di disoccupazione.

Ma evidentemente a sacrificare la voglia di occupazione è stata, secondo Longo, «la totale incapacità della politica, ma anche di soggetti che dovrebbero rappresentare il mondo dell'autotrasporto, di comprendere i segnali che arrivano quotidianamente dalla strada».

E secondo Trasportounito peraltro il problema è profondo perché il settore di sta dimenando in un circolo vizioso dove «gli autisti italiani, imprigionati anche in gabbie formative e obblighi difficilmente rispettabili, abbandonano il settore che diventa così preda di autisti stranieri, sempre più spesso extra-comunitari con scarsissima qualificazione».

E naturalmente chi ci rimette è proprio la sicurezza sulla strade italiane dove peraltro viaggiano tutti e diventa dunque un problema non solo per il settore dell'autotrasporto ma per l'intero sistema Paese.

Trasportounito ha anche proposto alcune modifiche ai regolamenti attuali che però hanno dei pro ma anche dei contro perché è vero che si incoraggia la competitività faciltando anche l'accesso alla professione ma probabilmente si corre il rischio di fare delle scelta al ribasso. Ma è il solito dilemma della globalizzazione in un modo con sempre meno frontiere culturali e sociali ma con sistemi legislativi a volte profondamente diversi da paese e paese, spesso all'interno della stessa Ue.

Una delle proposte è ad esempio quella di eliminare il corso obbligatorio per la prima acquisizione della CQC, le carte di qualificazione del conducente (cioè il certificato che abilita alla professione di autotrasportatore di merci) cui sono soggetti i conducenti dopo che hanno acquisito la patente C o CE. Anche se, nella proposta, è indicato l'obbligo per l'esame per l'ottenimento della qualificazione CQC, anche se in questo modo ai nuovi conducenti si eviterebbe un costo aggiuntivo di circa 2.500 euro, che costituisce un'ulteriore barriera all'accesso a questa professione e l'individuazione delle imprese-scuola, capaci cioè, sulla base di determinati requisiti, di provvedere ad addestrare i giovani sugli autoarticolati, ottenendo una sgravio contributivo o incentivi di tipo fiscale per ciascun conducente formato.

Negli ultimi dieci anni il numero delle Cqc è calato in modo drastico di 180mila unità

Negli ultimi dieci anni in Italia il numero delle carte di qualificazione del conducente è calato drasticamente: meno 180 mila, dicono i dati elaborati da Conftrasporto. Il ricambio generazionale è avvenuto solo in minima parte e contemporaneamente si è assistito all'invasione dei lavoratori (e dei mezzi) provenienti dall'estero, soprattutto extra Ue. Per formare una nuova generazione di autisti, preparati sul fronte tecnologico e digitale, vi sono diverse iniziative. Dal "Progetto Giovani Conducenti", avviato dall'Albo, in collaborazione con le associazioni degli autotrasportatori e dei costruttori che su iniziativa di Unrae, che è l'unione dei costruttori esteri, è diventato anche un giro d'Italia negli istituti dei salesiani dove i ragazzi studiano e imparano un mestiere. Obiettivo, appunto, avvicinarli a quello di autista di mezzi pesanti.

Un vero paradosso se si pensa che in Italia la disoccupazione giovanile è a livelli di guardia e tra i più alti dell'intera Ue e che nonostante tutto ci siano difficoltà da parte delle aziende di trovare autisti adeguatamente formati e professionalizzati per i loro mezzi. Un caso su cui probabilmente andrebbe aperta una riflessione profonda.

R.M.T.

IL GEOM. BELFIORE

«Un mestiere affascinante ma bisogna saperlo fare»

I dati parlano chiaro: esiste una carenza di conducenti professionali di veicoli pesanti. Un problema che investe tutto il Paese e anche per questa ragione è "sceso in campo" il Governo nazionale, in quanto si tratta di una "partita" che si gioca pure sul fronte occupazionale.

Il sostegno al "Progetto giovani conducenti", messo a punto dal Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, costituisce un segnale importante, tangibile per quanti vogliono intraprendere una professione che possiede un proprio fascino. «È un'opportunità da cogliere», dichiara il geom. Salvatore Belfiore, insieme con il figlio Marco fondatore di "Drive Scuola guida", punto di riferimento nel Catanese, con le due sedi tra il capoluogo e Aci Sant'Antonio e, in consorzio, a Santa Maria di Licodia e Biancavilla. Un'esperienza consolidata quella dei Belfiore, alla luce della quale l'importanza del "Progetto giovani conducenti" non sfugge di certo. «È un mondo affascinante – osserva il geom. Salvatore Belfiore – nel quale si può entrare per passione oltre che per tradizione familiare. Nell'uno o nell'altro caso, al momento rappresenta uno sbocco occupazionale concreto, posto che il settore ha spesso bisogno di un ricambio generazionale».

SALVATORE E MARCO BELFIORE

«È un mondo affascinante nel quale si può entrare per passione oltre che per tradizione familiare»

Ma andiamo per ordine. Per mettersi alla guida di un veicolo pesante, sia che si tratti di un autotreno che di un bus, occorrono particolari licenze. Nel caso del trasporto merci le patenti necessarie sono la C e la CE oltre al CQC, acronimo che indica la Carta di qualificazione del conducente. Per il trasporto persone servono le patenti D, DE e, anche in questo caso, l'indispensabile CQC. «Per chi intende intraprendere questo mestiere – osserva il geom. Salvatore Belfiore – è una sorta di laurea. Ma io andrei oltre, definendolo un investimento in piena regola, anche perché è provato che il conseguimento di queste patenti schiude le porte del mondo del lavoro». La prospettiva occupazionale, di fatto, viene richiamata anche nel bando che ha fatto registrare significative adesioni per centinaia di giovani di età compresa tra 18 e 29 anni. La richiesta, come osservato dal geom. Belfiore, esiste per una serie di fattori, compresi quelli legati alle sanzioni talvolta inflitte ai conducenti, costretti a restare fermi per qualche periodo. Ebbene, le aziende di autotrasporto, per individuare i sostituti, non possono che rivolgersi a coloro che dispongono del titolo adeguato. E l'ingresso definitivo, spesso, avviene dopo qualche sostituzione, basta sapersi fare apprezzare, ma questa è legge che riguarda tutto il mondo del lavoro, non solo quello dell'autotrasporto. Il conseguimento delle patenti in questione richiede un lasso di tempo pari a circa quattro mesi e, attraverso il "Progetto giovani conducenti", la spesa iniziale viene ridotta in misura non indifferente, secondo un meccanismo ben definito nel bando pubblicato sul sito del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. «I soggetti autorizzati (la "Drive Scuola guida" tra questi) praticano uno sconto normale del prezzo del corso pari al 15 %. Il costo scontato è per l'80 % finanziato dal Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori e per il restante 20 % è a carico del giovane selezionato». Basta e avanza per condividere con il geom. Belfiore l'espressione attribuita al "progetto", davvero «un'opportunità da cogliere». E per saperne di più consultare la sezione dedicata del sito www.drivescuolaguida.it.

GAETANO RIZZO

[Comportamenti]

MONDO trasporti

La manutenzione è la prima alleata della sicurezza

Ecco come effettuare i controlli periodici dei nostri mezzi Un decalogo per viaggiare bene ed evitare le spese inutili

Avere la certezza che il proprio mezzo di lavoro sia in buono stato, se non ottimo come appena uscito dal concessionario è fondamentale.

Che un veicolo commerciale leggero, o pesante (in questo caso i controlli sono inferiori) sia nelle corrette condizioni di utilizzo assicura standard di qualità e efficienza alti e allunga la vita del mezzo stesso. Ma soprattutto aumenta il livello di sicurezza per chi guida, per i passeggeri, se presenti, e per chi circola sulle strade che si percorrono.

Che cosa è la manutenzione ordinaria? È quella che consiste nel cambiare un filtro, una lampadina, le candele o l'olio. In un mezzo leggero anche fare il tagliando in officina, che tocca per i primi tagliandi tutti questi punti, per poi trasformarsi in una manutenzione straordinaria se si arriva a quello della catena di distribuzione. Un classico di tutti i veicoli che superano i 100.000 chilometri.

Che cosa è invece la manutenzione straordinaria? È la manutenzione più complessa, che contempla una preparazione tecnica maggiore, esperienza, e attrezzature molto più professionali come di apparecchiature elettroniche particolari. Sono manutenzione straordinaria ad esempio la sostituzione del cambio, della frizione e di parti del propulsore. Trascurando la manutenzione si rischia di spendere molto più denaro per riparare o cambiare pezzi che si potevamo più semplicemente manutenere.

Olio motore. Il consumo di olio nei motori dei mezzi commerciali, come delle automobili da cui derivano, è senza dubbio trascurabile rispetto a un tempo, quindi è molto raro che occorra un rabbocco fra un cambio e l'altro. È opportuno controllare il livello di lubrificante ogni, comunque, ogni mille chilometri circa. Va effettuato sempre mantenendo il mezzo in piano dopo almeno 5 minuti dall'arresto del motore. Unico accorgimento: pulire sempre l'astina prima di ogni verifica.

Pressione gomme. È un controllo che deve essere effettuato molto spesso, in pratica ogni mese, in quanto una buona pressione dei pneumatici migliora i consumi di carburante, favorisce una velocità di crociera più alta e preserva l'integrità stessa dei pneumatici. Se la pressione è insufficiente, oltre a consumare più carburante, essa non mantiene una buona tenuta di strada, situazione che provoca un'anomala usura del battistrada aumentando il rischio di danneggiamento alla struttura del pneumatico stesso o peggio al furgone medesimo. La pressione va controllata a gomme non calde e va adattata al carico del mezzo come indicato dal costruttore.

Liquido freni . Il liquido dei freni deve essere in grado di trasmettere la pressione della leva alle pastiglie, tramite l'ausilio della pompa freno e del serbatoio che lo contiene e che permette che ci sia sempre fluido a disposizione con la progressiva usura dei freni (il che richiama più fluido), senza che il fluido si comprima, vada in ebollizione, corroda l'impianto frenante o porti alla formazione di ruggine nell'impianto. Il liquido, quindi dedicato e apposito, non deve mai scendere al di sotto del livello prescritto.

Liquido raffreddamento motore Il livello corretto è fino alla tacca segnata sul serbatoio in plastica. Per i rabbocchi si dovrebbe usare solo acqua distillata o demineralizzata. L'acqua a 0 gradi ghiaccia e quindi bisogna aggiungere l'antigelo. Il liquido di raffreddamento dovrebbe essere controllato in officina ogni 2 anni e sostituito sempre dopo 4 anni.

Filtro gasolio. Permette di evitare che l'acqua si mescoli al carburante, quindi è importante verificare regolarmente il filtro gasolio. La presenza di acqua nel carburante è dannosa per la pompa e gli iniettori. È utile cambiarlo ogni 30 mila chilometri.

Sterzo e sospensioni Si devono controllare gli ammortizzatori ogni 50 mila chilometri per mantenere una corretta stabilità del furgone. E si deve controllare anche la convergenza delle ruote: un allineamento scorretto dei pneumatici porta a una usura eccessiva delle coperture, a frenate inefficienti, e a fastidiose vibrazioni dello sterzo alle medio-alte velocità. Nei furgoni con servosterzo è indicato il controllo della cinghia della pompa per evitare un irrigidimento dello sterzo.

Freni . Il controllo dei freni è obbligatoro almeno ogni 20 mila km e a intervalli minori se si circola molto in città, dove i freni sono più soggetti all'uso.

Batteria Le batterie di nuova generazione hanno bisogno sempre meno di manutenzione. Il più delle volte sono sigillate e dalle celle non accessibili. Sarebbe meglio pulire bene il coperchio, che deve essere asciutto e senza polvere o grassi.

Filtri abitacolo È opportuno verificare a intervalli regolari lo stato dei filtri aria, antipolline e mantenerli puliti per garantire l'efficienza del motore.

Luci È indispensabile che tutte le luci funzionino bene, e se una lampadina è fulminata la si può anche sostituire da soli.

I controlli aumentano il livello di sicurezza per chi guida, per i passeggeri, se presenti, e per chi circola sulle strade che si percorrono

LA PRESSIONE DELLE GOMME VA SEMPRE TENUTA SOTTO OSSERVAZIONE

CALO DEL 2% RISPETTO AL 2016

MENO INCIDENTI MA ANCORA TROPPE MORTI

In Europa nel 2017 25.300 morti e 135mila feriti gravi

Continua a migliorare la sicurezza stradale in Europa che ha registrato un calo del 2% degli incidenti mortali nel 2017.

Il numero di vittime continua però a rimanere alto: 25.300 persone hanno perso la vita sulle strade dell'Ue, ovvero 300 in meno rispetto al 2016 e 6.200 in meno rispetto al 2010 (-20%).

In Italia invece salgono registrando un +3% su un anno (2016-2017), ma diminuiscono del 18% nel periodo 2010-2020.

Il dato europeo «è un dato positivo», ha affermato la commissaria ai Trasporti Violeta Bulc presentando oggi a Bruxelles le ultime statistiche sulla sicurezza stradale nell'Unione nel 2017. «E' però inaccettabile - ha aggiunto - il numero dei morti» sul quale «dobbiamo agire».

Tra gli altri dati i 135.000 feriti gravi solo lo scorso anno. Infine il costo socioeconomico stimato in 120 miliardi di euro all'anno.

Obiettivo dell'Ue è quello di dimezzare gli incidenti stradali tra il 2010 e il 2020, un obiettivo «molto impegnativo», ha precisato la commissaria ai Trasporti.

Bulc ha poi ricordato che la sicurezza stradale è una responsabilità «condivisa» con gli Stati membri, e che la Commissione sta lavorando a una «serie di misure concrete» che «prevediamo di annunciare nelle prossime settimane», con l'ambizione di «salvare più vite sulle nostre strade». Naturalmente con la collaborazione delle forze dell'ordine e della Polizia stradale e dei ritrovati della tecnologia più recenti, in molti casi nella dotazione seriale dei mezzi in circolazione, che consentono di viaggiare con maggiore sicurezza.

www.sicilianagiunti.com
SICILIANA GIUNTI
leader del settore dal 1984
EUROPEAN DRIVESHAFT SERVICE
EDS
Driveshafts and Components
RIPARARAZIONE ED EQUILIBRATURA ALBERI DI TRASMISSIONE
REVISIONE E SEMIASSI
Disponiamo di un magazzino in cui potete trovare:
Giunti Omocinetici - Semiassi - Alberi di trasmissione - Supporti - Crociere cardaniche e componenti vari per l'asemblaggio delle trasmissioni
Catania - Via M. SS.Assunta, 44 - angolo via D. Tempio - Tel./Fax 095341365 - Cell. 320.1933938
seguici su

MONDO trasporti

[Corridoi]

Al Brennero il rischio "disconnessione"

L'Austria limita l'interscambio con la Germania e sullo sfondo la concorrenza sleale dei vettori dell'Europa dell'Est

«Il problema del traffico pesante attraverso il corridoio del Brennero è una sfida regionale che deve essere affrontata congiuntamente».

Così un portavoce della Commissione Ue sul "numero chiuso" per i tir introdotto unilateralmente dall'Austria. Per questo, sottolinea il portavoce dell'Unione europea, Bruxelles «valuta con favore riunioni come quella dello scorso 5 febbraio a Monaco di Baviera in cui gli stati membri e le regioni coinvolte si sono riunite per esplorare soluzioni comuni nella gestione del traffico».

All'incontro avevano partecipato i rappresentanti dei ministeri dei trasporti di Germania, Austria e Italia, e rappresentanti delle regioni di Baviera, Tirolo, Sud-Tirolo e Trentino.

Su richiesta della commissaria Ue ai trasporti Violeta Bulc l'incontro era tra l'altro stato presieduto da Pat Cox, coordinatore per le reti TEN-T del Corridoio Scandinavo-mediterraneo. In quell'occasione, ricorda il portavoce, «i partecipanti hanno identificato alcune misure a seguire e si sono accordati di incontrarsi nuovamente nelle settimane a venire».

«Attraverso le Alpi passa l'economia italiana» puntualizza Thomas Baumgartner, presidente di Anita - l'Associazione del trasporto e della logistica di Confindustria.

Baumgartner ha evidenziato che il 70 per cento delle merci transita attraverso i valichi che collegano l'Italia con il resto dell'Europa, e che pertanto la permeabilità dell'arco alpino deve essere una priorità per l'intero sistema Italia.

Sotto accusa, per l'Anita, l'adozione unilaterale da parte del Governo del Tirolo del sistema di dosaggio dei veicoli pesanti, che riduce di fatto della metà l'attuale transito commerciale sull'asse Germania/Italia.

«Anita ha chiesto e oggi ribadisce con forza - ha sottolineato - la necessità che il Governo azioni al più presto il Regolamento 2679/98, strumento che prevede una particolare procedura per inibire iniziative unilaterali restrittive degli scambi tra Stati membri, come quella messa in piedi dall'Austria».

Per l'associazione, poi, anche il sistema del trasporto combinato ferroviario registra criticità che ne stanno impedendo il pieno e auspicato sviluppo, nonostante il contesto favorevole a questa modalità. Ed è più che mai indigesta per i trasportatori italiani, la prospettiva che fino al prossimo luglio, quando scadranno i 25 giorni di numero chiuso, rischiano di subire un deciso aumento dei tempi di attraversamento del valico alpino e, conseguentemente,un incremento dei costi di trasporto delle merci.

LA CORSA DEI BISONTI DELLA STRADA RALLENTA AL BRENNERO

«Una decisione unilaterale presa dal governo del Tirolo - sottolinea Cgia Mestre - che rischia di provocare non pochi disagi, non solo agli autotrasportatori italiani».

«Secondo gli ultimi dati Eurostat - dichiara il coordinatore dell'Ufficio studi della Cgia Paolo Zabeo - ci dicono che il peso dell'autotrasporto proveniente dai paesi terzi ha raggiunto livelli impressionanti. Nel traffico bilaterale Germania-Italia, ad esempio, raggiunge addirittura il 48,7 per cento. Ciò vuol dire che quasi la metà dei transiti dei mezzi pesanti tra questi due paesi sono appannaggio di vettori che non sono né italiani né tedeschi, ma, in particolar modo, polacchi».

Altrettanto difficile è la situazione anche nelle altre due direttrici con l'Europa che interessano il nostro Paese. Nel traffico bilaterale Francia-Italia, infatti, i Tir da paesi terzi "assorbono" il 35,2 per cento del flusso totale, in quello Austria-Italia, infine, l'incidenza è del 45,3 per cento. E oltre a subire l'ennesimo stop alla frontiera di rientro dalla Germania (il filtro sarà posto a Kufstein Nord e riguarda i Tir provenienti dalla Germania) gli autotrasportatori italiani sono sempre alle prese con il mancato rispetto delle norme europee in materia di cabotaggio praticate dagli autotrasportatori dell'Est.

Il Regolamento CE (n° 1072/2009), infatti, consente ad un vettore comunitario, in possesso di licenza comunitaria, di effettuare fino a 3 trasporti interni successivi al trasporto internazionale in uno Stato membro diverso da quello di residenza.

L'ultimo scarico prima di lasciare lo Stato ospitante deve avere luogo entro 7 giorni dall'ultimo scarico nello stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata. Attualmente tutti gli Stati membri sono ammessi alla pratica del cabotaggio.

Disposizioni, queste ultime, che, sempre secondo la Cgia, spesso vengono palesemente violate dai vettori provenienti dai paesi dell'ex blocco sovietico, dando luogo a una forte concorrenza sleale nei confronti dei nostri trasportatori. Se a ciò aggiungiamo che in Italia l'autotrasporto subisce i costi di esercizio tra i più alti in Ue e da noi il prezzo del gasolio è il più caro d'Europa, l'ennesimo blocco praticato dall'Austria rischia di mettere definitivamente ko buona parte delle 90. mila aziende italiane del settore.

«Riguardo le misure di limitazione del traffico merci pesante in Austria, sulla direttrice stradale del Brennero in direzione nord-sud, dalla Germania all'Italia, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ricorda che tali provvedimenti vanno valutati congiuntamente con i governi dei Paesi coinvolti e la Commissione Europea» e non possono essere oggetto di decisioni «unilaterali». Intanto la Commissione Ue è stata informata dagli austriaci del calendario delle restrizioni al traffico pesante in maggio, è in costante contatto con le autorità di Vienna e sta monitorando la situazione. E' quanto fanno sapere fonti dell'esecutivo europeo, le quali ricordano che la Commissione privilegia soluzioni consensuali in cui si possa arrivare a un'intesa accettabile per tutte le autorità statali e regionali coinvolte.

Misure come quelle adottate dall'Austria, in base alle norme europee, devono essere giustificate da motivi di interesse generale ed essere proporzionate per non essere considerate un ostacolo alla libera circolazione delle merci. A rendere più complessa la valutazione della situazione c'è anche il fatto che gli austriaci hanno individuato 25 date, tra marzo e novembre, in cui attuare le restrizioni al traffico pesante in Tirolo. E di queste dieci sono concentrate in maggio.

Un vero rompicaco che si può risolvere solo con il dialogo e "spulciando" tra regolamenti e indicazioni Ue che sembrerebbero comunque andare in una unica direzione, quella cioè che un blocco unilaterale sia contrario alle normative che regolano l'Unione europea.

[Energia]

MONDO trasporti

La mobilità è sempre più sostenibile

Rispetto al 2016 l'impiego di carburanti si è abbassato del 2,6% pur in presenza di un aumento del traffico veicolare

Il 2017 ha registrato consumi finali di energia in aumento (+1,3% rispetto al 2016, in linea con il +1,5% del Pil) ed emissioni di CO2 in leggero calo (-0,5%) grazie soprattutto al contributo di settori come la generazione elettrica (-5%) e i trasporti (-2,2%). Nuovi massimi storici per le rinnovabili sul totale dei consumi elettrici: eolico e solare hanno raggiunto il picco del 70% su base oraria (17 aprile 2017) e l'insieme delle Fer dell'87% (21 maggio). E' quanto emerge dall'Analisi trimestrale del sistema energetico italiano curata dall'Enea, che prende in esame i dati del 4° trimestre 2017 e fa un consuntivo dell'intero anno. Lo studio evidenzia anche un aumento dei consumi di gas naturale (+6%, dopo il +5% del 2016), fonte energetica che resta saldamente in testa nel mix con una quota del 36,5% e registra prezzi in calo per tutte le fasce di consumo, in controtendenza rispetto agli altri Paesi Ue.

Il petrolio scende sotto al 34% del mix, con consumi in calo (-1% e quasi -10% rispetto a dieci anni fa), mentre il carbone presenta per il secondo anno di seguito una contrazione a doppia cifra (-12%, dopo il -10% del 2016, con una quota del 6% nel mix). Le rinnovabili raggiungono una quota del 19% nel mix energetico, con una crescita dell'8% delle fonti "intermittenti" (eolico e solare) che compensa il forte calo dell'idroelettrico (-14%); rispetto ai consumi finali la quota di energia rinnovabile rimane al di sopra del target Ue del 17% al 2020, mentre l'obiettivo del 28% al 2030 sembra più difficile da raggiungere.

«Riguardo al sistema gas appare sintomatico che tra il 2017 e l'inizio di quest'anno si sia fatto ricorso più volte - gennaio e dicembre 2017, febbraio 2018 - alla dichiarazione dei primi due livelli di crisi previsti dal piano di emergenza e in un caso alla dichiarazione dello stato di emergenza. Le criticità sono state superate poi senza gravi conseguenze, ma i picchi di prezzo e gli spread si sono rivelati elevati», conclude Gracceva.

Significativi miglioramenti si registrano nelle componenti dell'indice Ispred relative ai prezzi dell'energia elettrica (+17%) e del gas naturale (+6%), mentre peggiora l'indice relativo al costo del gasolio (-25%). Tuttavia i prezzi in Italia restano ai massimi tra i Paesi Ue. La richiesta di energia elettrica è risultata in aumento del 2% soprattutto a causa del clima, che ha prodotto una robusta crescita dei consumi in estate.

Tra i settori di uso finale calano ancora i consumi nei trasporti, soprattutto in quello stradale (-2,6%), pur in presenza di un aumento del traffico veicolare. Si tratta di un dato potenzialmente di rilievo, perché indicherebbe un disaccoppiamento tra consumi di energia e traffico, spiegato nell'analisi con l'incremento dell'efficienza del parco auto circolante che, con quasi 2 milioni di nuove immatricolazioni, nel 2017 ha subito un deciso ricambio.

L'indice Enea Ispred, che misura il sistema energetico nazionale sulla base di sicurezza energetica, prezzi ed emissioni di anidride carbonica, evidenzia un calo dell'8% rispetto al 2016, in conseguenza del peggioramento delle prospettive di decarbonizzazione e sicurezza e di un miglioramento sul fronte prezzi. «Seppur in calo per il secondo anno consecutivo - aggiunge Gracceva - le emissioni di CO2 non diminuiscono in misura coerente con gli obiettivi al 2030; di conseguenza la componente decarbonizzazione dell'Ispred fa segnare un peggioramento del 14%. Inoltre, non sembra ancora raggiunto l'obiettivo di uno sviluppo equilibrato e sinergico delle componenti del trilemma energetico, sicurezza-prezzi-decarbonizzazione. Tra il 2010 e il 2017 si è assistito piuttosto al susseguirsi di fasi nelle quali il miglioramento di un aspetto si accompagna al peggioramento di altri. Ad esempio lo scorso anno il peggioramento della decarbonizzazione ha fatto da contraltare al miglioramento dei prezzi». Passi indietro si registrano anche sulla componente "sicurezza energetica" dell'Ispred, in calo del 6% rispetto ad un anno fa, in quanto il miglioramento degli indici del sistema petrolifero (+3%) è controbilanciato dai peggioramenti di quelli relativi alla sicurezza del sistema elettrico (-9%) e del sistema del gas naturale (-20%). In particolare i problemi del parco nucleare francese e la contemporanea impennata della domanda di gas all'inizio del 2017 hanno evidenziato che, in caso di combinazione di eventi estremi potrebbero verificarsi seri problemi di adeguatezza.

L'Analisi trimestrale del sistema energetico italiano curata dall'Enea ha esaminato i dati del 4° trimestre 2017 e fa un consuntivo dell'intero anno. Lo studio evidenzia anche un aumento dei consumi di gas naturale (+6%, dopo il +5% del 2016)

AUTOSTRADE PER L'ITALIA SOSTITUISCE IL "TUTOR"

Autostrade per l'Italia ha copiato il brevetto del "TutorE, il sistema che punisce chi supera i limiti di velocità, ma il gendarme elettronico non sparirà e, entro tre settimane, verrà sostituito da un analogo strumento. Si conclude così, almeno per il momento, la battaglia legale che dal 2006 oppone il gruppo autostradale alla Craft, una piccola azienda di Greve in Chianti, e che ha visto la Corte d'appello di Roma dare ragione a quest'ultima.

Stando alla sentenza della Corte d'Appello, cui la Cassazione nel 2012 aveva rinviato la causa, Autostrade per l'Italia ha copiato il brevetto depositato dalla Craft di Romolo Donnini, che ora si dice «soddisfatto», malgrado la Corte non abbia accolto la sua richiesta di risarcimento danni. Secondo i giudici, infatti, l'idea «inventiva» originaria appare «pedissequamente riprodotta», e non si ravvisa nemmeno «alcun apporto creativo originale» alla sostituzione effettuata da Autostrade del sistema di rilevamento. Per la corte, insomma, è una sostituzione che «appare banale e priva di originalità». Per questo il Tutor «costituisce contraffazione» del brevetto Craft, va rimosso e Autostrade dovrà pagare all'azienda 500 euro per ogni giorno di ritardo nell'eliminazione del sistema.

Autostrade, che annuncia un ulteriore ricorso in Cassazione, assicura però che il sistema non va in soffitta. Il Tutor, infatti, non verrà rimosso dalla rete, sarà invece immediatamente sostituito con uno nuovo, diverso da quello attuale. L'azienda ha infatti deciso di farsi carico della sanzione pecuniaria prevista per mantenere attivo il meccanismo attuale fino alla sostituzione integrale degli apparati con altro sistema di rilevazione della velocità media, che «avverrà entro tre settimane». La decisione della Corte d'Appello di Roma, aggiunge Autostrade, «riconosce che non c'è stato alcun arricchimento da parte di Autostrade per l'Italia, non avendo la concessionaria ottenuto alcun vantaggio economico dall'utilizzo del sistema che ha come unico obiettivo quello di tutelare la sicurezza dei clienti, né alcun danno per Craft».

MONDO trasporti

[Programmazione]

Logistica, quando la centralità della Sicilia è la sua carta vincente

Tra fondi Ue e opportunità, ma siamo in ritardo

L'Accordo di Partenariato concluso nel 2014 con la Ue ha indicato la necessità di procedere alla programmazione regionale, nell'ambito dei porti ed interporti, in maniera concertata tra Ministero e Regioni ma anche tra porti, aree logistiche e tutti i soggetti titolari delle connessioni con le reti nazionali di trasporto, individuando così le priorità di area e di spesa in un'ottica di sistema.

L'obiettivo primario del Pon Infrastrutture e Reti è infatti quello di migliorare la spesa regionale destinata a porti ed aree logistiche, contesti caratterizzati da pluralità di attori e gestioni amministrative. Si punta dunque al potenziamento della modalità ferroviaria e al miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza e al Miglioramento della competitività dei sistemi portuali e interportuali. In totale è disponibile poco più di mezzo miliardo di euro per le cinque Regioni «obiettivo convergenza» (tra cui la Sicilia) che si possono utilizzare anche per i progetti non ancora completati nel 2007-2013 (circa 180 milioni di euro). Soldi che si possono spendere fino alla fine del 2023.

NAVI CONTAINER DA «INTERCETTARE»

Il Pon ha individuato cinque Aree Logistiche Integrate nelle Regioni del sud e due sono in Sicilia: l'ALI del Quadrante occidentale della Sicilia e l'ALI del Quadrante orientale della Sicilia.

Secondo lo scenario attuale l'impatto di trasporto merci e logistica sulla produzione ha un valore totale annuale, in Italia, di 216 miliardi di euro (per la Sicilia 12,5 miliardi: 6, 5 miliardi per i trasporti, 6 miliardi per la logistica senza trasporti).

«Una cifra che rappresenta il 5,6% del Pil nazionale – ha sottolineato nelle scorse settimane il prof. Francesco Russo dell'Università di Reggio Calabria – un impatto che dimostra la centralità della Sicilia nel mondo trasporti. Basti pensare che lo scalo di Augusta è il primo porto industriale lato Mediterraneo e che Catania è il terminale più a Sud nell'intermodalità europea, facendo dell'intera area un centro nevralgico per il sistema dei trasporti e della logistica».

Ma naturalmente la rete non è adeguata e dunque è fondamentale approdare ad un modello innovativo per far sì che questi costi diventino ricchezza facendo sì che trasporti e logistica dialoghino attraverso l'intermodalità. Gli attuali costi di inefficienza – secondo alcune stime – ammontano in Sicilia a mezzo miliardo di euro. E le leggi dell'economia dicono che il Pil cresce se anche il trasporto cresce. Solo che al momento nessuna, tra le modalità tradizionali, è riuscita ad affrontare in modo adeguato le nuove richieste del mercato: le navi e i treni, da soli, non riescono infatti a soddisfare i nuovi bisogni dell'industria, mentre gli aerei e i camion hanno costi troppo elevati. L'intermodalità altro non è dunque che l'utilizzo e l'interscambio di più vettori, in maniera efficiente.

Il porto di Catania ha una posizione strategica fondamentale per le navi che dal Canale di Suez arrivano in Europa

TRASPORTO MARITTIMO

L'IMO: TAGLIARE LE EMISSIONI DI CO2 DEL 50% ENTRO IL 2050

Tagliare le emissioni di CO2 del trasporto marittimo entro il 2050 di "almeno" il 50% rispetto ai livelli del 2008. E' il target fissato da un accordo stipulato dopo due settimane di negoziati da 170 paesi aderenti all'Organizzazione Marittima Internazionale delle Nazioni Unite (Imo). L'intesa prevede anche che tutti si impegnino al massimo per andare oltre e, se possibile, arrivare a eliminare del tutto le emissioni entro la stessa data. L'accordo «significa che nel 2030 la maggior parte delle navi oceaniche di nuova costruzione funzionerà con carburanti a zero emissioni», si legge in una nota dell'University College di Londra. «L'Imo avrebbe potuto fare di più - commenta Bill Hemmings della Ong Transport & Environment - se non fosse stato per l'opposizione dogmatica di alcuni paesi», in particolare Brasile, Panama, Arabia Saudita e Stati Uniti. «Ma questa decisione - conclude - è un passo nella giusta direzione per il settore marittimo». «Il testo potrebbe non essere soddisfacente per tutti ma invia un segnale forte all'industria del settore», ha detto Kitack Lim, segretario generale dell'Imo. Di «passo in avanti significativo» parlano i commissari Ue al clima, Miguel Arias Canete, e ai trasporti, Violeta Bulc.

ALBERTO CASTIGLIA

«La politica modifichi norme e regolamenti a sostegno del settore»

Campanelli d'allarme dal mondo dell'autotrasporto dovrebbero indurre chi governa a riflettere adeguatamente. Eloquenti le considerazioni di Alberto Castiglia (nella foto) – direttore di un'impresa di autotrasporto tra le più rinomate, la Company Truck & Service, da lui stesso fondata 20 anni fa e gestita con i fratelli Orazio e Vincenzo – che soffre come molte imprese dei complessivi oneri gestionali. «Le commesse - osserva Alberto Castiglia - non mancano e rivolgo un ringraziamento a quelle aziende che ci danno fiducia». Tuttavia, il direttore Castiglia evidenzia alcuni tra i problemi che affliggono il settore. In primis il costo del lavoro in materia previdenziale, carburanti, assicurazioni, autostrade e lo split dell'Iva. «Siamo fortemente penalizzati – dice – dalla conformazione geografica della nostra penisola che ci impone di coprire notevoli distanze inconciliabili con alcune norme del Codice della strada». Chiaro il riferimento agli obblighi di pausa lungo la percorrenza; peccato che, dopo 9 ore di viaggio, partendo da Catania ci si ritrovi a Salerno e, quindi, ancora distanti da uno snodo principale come Roma. «Pur apprezzando lo sforzo pro-sicurezza del legislatore – aggiunge Castiglia – sarebbe opportuno lo studio di una deroga per la Sicilia, magari aumentando le ore di pausa, ma con qualcuna in più di guida. Questa flessibilità consentirebbe di raggiungere la destinazione senza incidere sulla sicurezza. Qualche azienda utilizza la nave, sempre che non si prevedano scarichi in Calabria. D'obbligo, dunque, assoggettarsi ad un Codice che penalizza le imprese siciliane, spesso costrette a fare i conti anche con la difficoltà emerse recentemente nel reperimento di autisti. Sempre meno quelli disposti a trasformarsi in "ragionieri di bordo" in considerazione dei vari calcoli meticolosi, tempi di riposo, impegnativa e quant'altro correlato all'attività giornaliera e settimanale che aggiunge stress. Poi, non è facile permettersi la patente e i Tir possono essere affidati solo a professionisti». Parole importanti quelle di Alberto Castiglia che, comunque, è pronto a lanciare speranza. «Per noi che lo facciamo - conclude - questo è il lavoro più bello del mondo e vorremmo essere messi in condizione di continuare con la stessa passione che ci anima da sempre».

[Segmenti produttivi]

MONDO trasporti

Renault, pure i camion elettrici

La Casa punta sui veicoli a emissione zero e rafforza l'alleanza con Nissan e Mitsubishi

Quasi 50 mila veicoli, per l'esattezza 49.930: sono quelli che Renault Trucks ha venduto nel 2017. L'incremento rispetto all'anno precedente è del 4%. Ma se si considerano soltanto i veicoli medi e pesanti sopra le 6 tonnellate la crescita diventa addirittura del 7%. Naturalmente, come tradizione per le Case francesi, è il mercato interno a fare ancora la parte del leone con il 40% circa del fatturato e 21.409 veicoli venduti. Ma il resto dell'Europa adesso ha raggiunto addirittura quota 23.635 unità fatturate, mentre nel resto del mondo sono destinati 4.886 veicoli.

Passando dai numeri assoluti alle quote di mercato, il marchio francese del gruppo Volvo fa un salto in avanti di 0,5 punti di quota nel mercato europeo sopra le 16 tonnellate arrivando a 8,4%, mentre nel segmento medio (quello che va dalle 6 alle 16 tonnellate), c'è una contrazione dell'1,8%, Ma Renault Trucks mantiene la sua posizione con una quota che resta sostanzialmente stazionaria (c'è un - 0,1% a causa del ritiro dell'offerta commerciale del D Cab 2m nel 2017, veicolo che da solo pesava per 1,1 punti di quota).

Considerando però l'intero segmento sopra le 6 tonnellate, che ritornato dopo quattro anni ai livelli pre-crisi economica, Renault Trucks ha registrato un aumento dei volumi del 9,1%, mettendo così a segno una progressione maggiore rispetto a tutti i competitors che costruiscono veicoli pesanti, con +0,6 punti, tanto da far salite la sua quota di mercato all'8,7%.

Guardando oltre l'Europa, Renault Trucks ha visto complessivamente un - 4% con 4.886 unità, anche se rimane leader tra i costruttori europei nell'Africa francofona, raggiungendo il 40% delle quote di mercato in Algeria nel segmento sopra le 16 tonnellate. Spostandosi più a Est, in Turchia arriva un importante balzo in avanti (+ 40%), grazie anche a quattro nuovi punti di vendita e di assistenza, in Iran si rinnova la cooperazione con Arya Diesel Motors per l'importazione delle gamme T, C, K e l'assemblaggio della gamma T, in Cile sono state introdotte le gamme T, C e K. Nel mercato dei veicoli usati Renault Trucks tiene la posizione con 6.846 camion fatturati, ma ha investito sia in due nuovi centri a Dubai e a Budapest, sia nell'apertura all'interno del sito industriale di Bourg-enBresse (Ain) della Used Trucks Factory, un'officina per la trasformazione dei veicoli usati in cui i camion vengono modificati per rispondere alle esigenze dei clienti.

Nel 2017 sono stati trasformati 230 veicoli, ma l'obiettivo è di arrivare a mille camion entro la fine del 2018. E poi si espande l'attività on line con l'apertura di una piattaforma che entro il 2020 diventerà un sito di e-commerce. Infine, il settore del post-vendita ha visto il fatturato ricambi crescere del 2,6% mentre il tasso di penetrazione dei contratti di manutenzione cresce di 4 punti. Ma l'outlook appare roseo e infatti la Casa francese ha assunto 500 dipendenti mentre altri 175 sono stati assorbiti dalla rete commerciale.

Quasi 50 mila veicoli, per l'esattezza 49.930: sono quelli che Renault Trucks ha venduto nel 2017. L'incremento rispetto all'anno precedente è del 4%. Ma se si considerano soltanto i veicoli medi e pesanti sopra le 6 tonnellate la crescita diventa addirittura del 7%

Nel 2018 il costruttore preparerà in particolare la commercializzazione di una gamma di camion 100% elettrici ed aprirà una linea dedicata ai veicoli con zero emissioni nella fabbrica di Blainville-sur-Orne.

Dal primo aprile scorso invece nell'ambito del piano strategico a medio termine Alleanza 2022, Renault, Nissan e Mitsubishi hanno rafforzato la convergenza, al fine di accelerare le sinergie nei settori operativi chiave. Grazie ad un processo decisionale congiunto si eviteranno sia le duplicazioni che le divergenze allo scopo di sviluppare più tecnologie e di ottimizzare le capacità. Migliorerà l'implementazione e l'efficacia delle attività correlate all'ingegneria, grazie alla predisposizione di indicatori di performance, processi, repertori, metodi e strumenti comuni. Ci saranno sinergie per migliorare la distribuzione e l'efficienza delle risorse, degli investimenti e degli impianti industriali delle aziende aderenti. E ci sarà anche un'unica équipe per le attività acquisti delle aziende facenti parte dell'Alleanza che selezionerà i migliori fornitori.

Catania leader aumentate le immatricolazioni di tir e autobus

Nel 2017 in Sicilia le immatricolazioni di veicoli pesanti (e cioè con peso totale a terra superiore a 16 tonnellate) per il trasporto merci sono state 1.201, con un aumento del 23,1% rispetto al 2016. Sempre lo scorso anno le immatricolazioni di nuovi autobus in Sicilia sono state 202, con un calo dell'11% rispetto all'anno precedente. Questi dati emergono da un'elaborazione del Centro Ricerche Continental Autocarro su dati Aci.

Dall'elaborazione è possibile anche stilare la graduatoria dei dati a livello provinciale. La provincia siciliana in cui le immatricolazioni di veicoli pesanti per il trasporto merci sono cresciute di più è Catania (+64,8%), seguita da Agrigento (+60%), Enna (+17,4), Caltanissetta e Siracusa (ex aequo con il +9,1%), Messina (+5,6%), Trapani (+4,5%) e Palermo (+2,1%). Solo la provincia di Ragusa ha fatto registrare un calo (-4,3%). Per ciò che riguarda le immatricolazioni di autobus vi sono tre province che presentano un saldo positivo (Catania +22,6%, Palermo +1,2% e Siracusa +100%) e due province in cui il dato è rimasto invariato (Agrigento e Ragusa). I dati delle restanti province siciliane sono in calo; si va dal -35% di Messina fino -52,9% di Enna.

In tutta Italia le immatricolazioni sono state 23.802, con un aumento del 21,4% rispetto al 2016. Sempre lo scorso anno le immatricolazioni di nuovi autobus nel nostro Paese sono state 4.147, con una crescita del 30,7% rispetto all'anno precedente.

«Dal 2015 – sottolinea Alessandro De Martino, amministratore delegato di Continental Italia – le immatricolazioni di veicoli pesanti per il trasporto merci e di autobus fanno segnare dati positivi. Questo è un segno importante che testimonia come le aziende di trasporto, dopo gli anni difficili della crisi, abbiano ricominciato ad investire per accelerare il ricambio del parco di mezzi».

LA CONCESSIONARIA RENAULT RN 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 582250

MONDO trasporti

[Mete e mezzi alternativi]

Sicilia e Malta mai così vicine Con il catamarano Virtu Ferries da Pozzallo a La Valletta in 2 ore

Serve ai turisti ma anche gli operatori commerciali

Il catamarano Jean De La Valette che collega in poco meno di due ore Pozzallo con la Valletta

A Malta in meno di due ore? Si può con il catamarano Jean De La Valette, di proprietà della Virtu Ferries, che effettua corse giornaliere tra La Valletta e Pozzallo.

Il servizio con collegamento giornaliero garantisce un doppio viaggio con un totale di 4 corse in alcuni giorni prefissati come il martedì, il mercoledì, il giovedì, il venerdì e la domenica in estate, ed il mercoledì ed il venerdì in inverno. Questo tipo di frequenza e servizio veloce offrono diversi vantaggi ai clienti con mezzi commerciali adibiti al trasporto merci. Il vantaggio e la peculiarità di questo servizio è la possibilità di viaggiare e ritornare in giornata ove i mezzi commerciali (furgoni, camion, tir) partono al mattino presto e ritornano in serata.

Un servizio, che rappresenta non solo un'opportunità per chi trasporta alimenti deperibili e freschi grazie alla celerità del trasporto, ma anche e soprattutto perché l'autista del mezzo commerciale può ritornare in giornata evitando l'aggravio di costi (il mezzo può essere utilizzato il giorno successivo per altre consegne e l'autista evita vitto ed alloggio).

La Virtu Ferries può trasportare da piccoli furgoni e camion / rimorchi di dimensioni normali fino a 19 metri di lunghezza e 45 tonnellate di peso.

Le aziende che non hanno la possibilità di effettuare il trasporto autonomamente perché non hanno la piena disponibilità di carico possono rivolgersi alla Virtu Ferries che provvederà a metterle in contatto con vari operatori e trasportatori che gestiscono regolarmente questo tipo di spedizioni e servizi.

Ma non è tutto: circa un anno fa la Virtu Ferries ha firmato un contratto con la Incat Tasmania Pty Ltd. per realizzare la costruzione di un Catamarano ad alta velocità adibito al trasporto di passeggeri e veicoli sulla tratta Malta -Sicilia. Un investimento di 75 millioni di euro in tecnologie all'avanguardia e la consegna di tale vettore è prevista per il quatro trimestre del 2018. Con mille tonnellate di stazza lorda sarà il più grande catamarano RoPax mai costruito nonché la seconda nave più grande al mondo. Il nuovo catamarano opererà sulle rotte del Mediterraneo, ed avrà una capacità di 900 passeggeri in quattro saloni di lusso su due ponti passeggeri ed ulteriori posti a sedere all'esterno. L'intero spazio del ponte - garage 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 sulla tratta Malta-Sicilia sarà, come per il Jean de La Valette, di circa 90 minuti.

A settembre sarà consegnato un nuovo (e più grande) catamarano

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 in entrata e migliorare il business fra la comunità maltese e italiana. Cosí come per l'intera flotta della Virtu Ferries il nuovo catamarano batterá bandiera maltese.

SARÀ OPERATIVO DAL PROSSIMO 31 MAGGIO E SARÀ BISETTIMANALE

Volotea lancia la rotta Catania - Pescara

Volotea, la compagnia aerea low cost che collega città di medie e piccole dimensioni in Europa, sembra davvero essere inarrestabile e, proprio in questi giorni, ha annunciato l'avvio di un nuovo collegamento da Catania alla volta di Pescara.

Il volo, che sarà disponibile dal 31 maggio in poi, con 2 frequenze settimanali e per un totale di 16.500 biglietti, si va così ad aggiungere ai collegamenti in partenza da Catania, per un totale di 8 destinazioni, 5 delle quali operate in esclusiva dal vettore spagnolo.

«Volotea atterrerà per la prima volta a Pescara e siamo davvero felici che il nuovo volo parta dall'aeroporto di Catania – ha detto Valeria Rebasti, Commercial Country Manager Volotea in Italia -. Da fine maggio i nostri passeggeri siciliani potranno raggiungere, con voli comodi e diretti, il Centro Italia, organizzando uno short break alla scoperta delle bellezze paesaggistiche di Pescara e dell'Abruzzo, una regione che offre un panorama enogastronomico e culturale di prim'ordine».

Nel 2018 l'offerta Volotea dall'aeroporto Fontanarossa di Catania prevede circa di 800 mila posti, pari ad un incremento del 7 per cento rispetto allo scorso anno, verso otto destinazioni, sette in Italia e una all'estero.

«Grazie a Volotea – ha commentato Nico Torrisi, Amministratore delegato di SAC, la società di gestione dello scalo di Catania - per questa ulteriore rotta da Catania. Il volo su Pescara va a potenziare il network di collegamenti nazionali dal nostro scalo e, oltre a confermare la proficua sinergia fra Volotea e SAC, rappresenta un ponte diretto fra la Sicilia e la bellissima terra dell'Abruzzo: occasione che non mancherà di animare il segmento turistico delle due regioni».

Si tratta di una nuova rotta che si inserisce in un periodo estremamente per lo scalo siciliano che si conferma come uno dei più importanti scali italiani.