

# MONDO trasporti

Domenica 26 giugno 2016

## SCENARI

## Una mobilità problematica

NINO ARENA

Numeri e dati che abitualmente ci aiutano a leggere una realtà complessa (e complicata ulteriormente dalle dichiarazioni di politici e potenti), quando si riferiscono alla Sicilia finiscono spesso per fare a pugni tra loro. La nostra è, infatti, isola di paradossi, un enigma costante: sospesa tra opportunità non colte, progetti faraonici, miracoli economici veri e millantati, sottosviluppo. Se, però, parliamo di trasporti si esce dall'incertezza e la situazione appare orientata univocamente: siamo appena un gradino sopra il disastro. Del resto la Questione meridionale non è un'invenzione anche se da un po' di tempo è meno di moda di quella settentrionale. E dentro la Questione meridionale c'è quella isolana. Come sanno bene i 60mila pendolari siciliani di cui, nelle pagine del nostro quotidiano, hanno raccontato pochi giorni fa Andrea Lodato e Tony Zermo. Il doppio binario sulla corsia tirrenica si ferma a Fiumetorto, nel Palermitano, e Patti in provincia di Messina. Lungo la costa jonica Fiumefreddo e Giampileri non arrivano a strizzarsi l'occhio... al contrario di quanto hanno potuto fare, già diversi decenni fa, Sempione e Frejus, la cui prossimità era stata ben misurata da Vittorini, non a caso figlio di ferroviere. Uno spiraglio, comunque, si intravede e riguarda la tratta Fiumefreddo-Letojanni, per la quale sono stati stanziati 800 milioni.

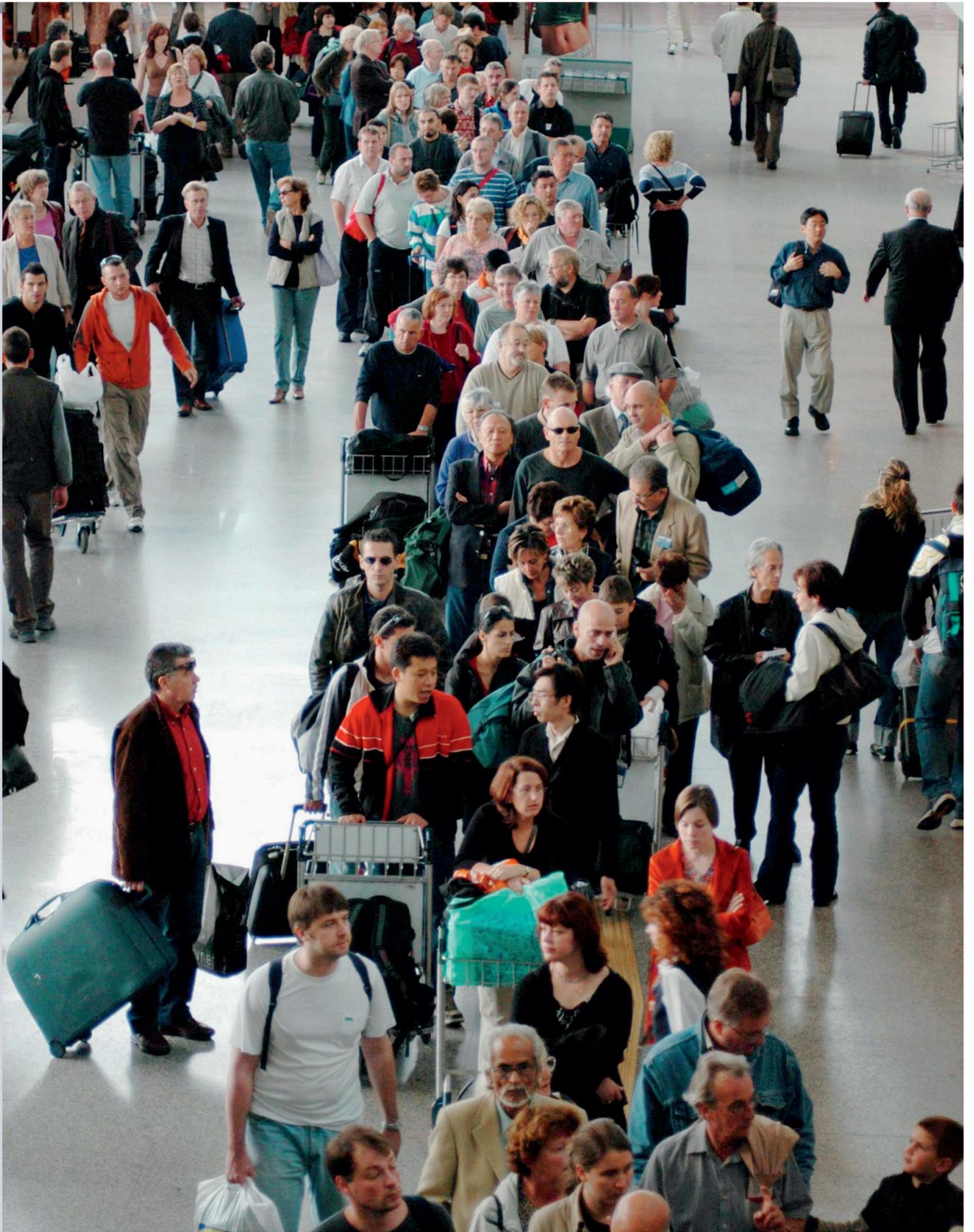
Soldi che consentiranno di eliminare due passaggi a livello e velocizzare i movimenti di uomini e cose sull'asse Messina-Catania-Siracusa, lungo il quale si muovono giornalmente seimila persone. Gente che lavora, studia e non può fare a meno di muoversi e trasformare la propria esistenza in un'odissea su scala ridotta.

Strade e autostrade non stanno meglio. Accenniamo qui allo strano, emblematico caso della Statale 120 dell'Etna e delle Madonie. Una strada importante perché mette in collegamento diretto il comprensorio turistico più importante della Sicilia, quello taorminese, e l'Etna, con le sue meraviglie. Nel tratto iniziale Fiumefreddo-Randazzo, in appena 30 chilometri si incontrano 151 curve, 6 centri abitati e 5 passaggi a livello: se si trova chiuso il primo, fatalmente saranno sbarrati anche gli altri. C'è un progetto di massima dell'Anas per rimodulare il percorso, manca quello definitivo e quindi la strada è in salita.

Sia in fatto di treni che di auto, comunque, accanto ai problemi ci sono le speranze. Altre vengono dall'aria e dal mare.

Una, di crescita, strettamente connessa alla qualità della mobilità «indotta» è costituita dal turismo: la Sicilia, meta di mare ma anche di cultura, sarà infatti la regina dell'estate 2016, con i suoi due aeroporti, Catania e Palermo, tra le prime quattro destinazioni più prenotate dagli italiani.

Nonostante noi siciliani, la nostra Isola resta un marchio (dovremmo dire «brand») vincente. Perché la predilezione dei turisti modo che diventi ricchezza diffusa è sempre più necessario puntare su infrastrutture efficienti con un patto tra imprenditori, lavoratori del settore e classe dirigente. Per non irritare i nostri ospiti con attese snerbanti. Anche se davanti a scenari da cartolina.


[www.katanelive.com](http://www.katanelive.com)

Per prenotazioni:

[info@katanelive.it](mailto:info@katanelive.it)

Tel. +39 095.354704

# KATANO

## Live

open bus

il tuo pullman giallo.



### CATANIA CITY-TOUR

con partenza ogni ora  
dalle 9.00 alle 19.00

Ticket € 5,00

### TOUR Catania/Acicastello Acitrezza/Catania

con partenza ogni 2 ore  
dalle 9.00 alle 19.00

Ticket € 15,00

### TOUR CATANIA/ETNA Zafferana/Catania

Partenza ore 11:00 rientro 17:00

Daily Ticket € 30,00

# Aeroporti in sala d'attesa e a Fontanarossa la Sac rischia il «congelamento»

## Cda in scadenza e le Camere di commercio bloccate

Il trasporto aereo siciliano è tutto appeso a un filo. Eppure per la più grande isola del Mediterraneo è un servizio indispensabile.

Il fatto è che quasi tutte le Camere di commercio sono commissariate dalla Regione e sono quasi tutte socie delle società di gestione aeroportuale, ma ancora il loro accorpamento (delle Camere di commercio) non si è concluso.

Quando terminerà, diciamo tra un paio di mesi, allora potranno decidere la composizione dei nuovi consigli di amministrazione.

Nel frattempo dovrebbe restare tutto congelato, tuttavia quanto meno dovrebbero essere votato il bilancio delle società di gestione. E quindi si rischia che un consiglio di amministrazione scaduto voti, magari riconfermandolo, per mantenere un management scaduto. Un guazzabuglio mostruoso perché anche le Camere di commercio sono in via di accorpamento e al momento non hanno titoli per intervenire: il sistema per qualche mese almeno resterà quello del commissariamento da parte della Regione.

Nel frattempo ci sono le scadenze da rispettare, nel senso che bisogna esibire all'Ente nazionale dell'aviazione civile i bilanci e i proventi finanziari con i quali si debbono realizzare i lavori quadriennali compresi nel contratto di programma.

Ad esempio, l'aeroporto più im-



portante, quello di Catania, deve realizzare opere per 165 milioni di euro, ma ne ha meno della metà presa in prestito dalle banche. Ma se la Sac che gestisce Fontanarossa non ha la totale copertura finanziaria, l'Enac non potrà chiudere un occhio perché anche altri aeroporti (come quello di Palermo) si trovano nelle stesse condizioni.

Che potrà fare a questo punto il presidente dell'Enac Vito Riggio?

Revocare le concessioni quarantennali significherebbe sconvolgere l'assetto dei trasporti aerei, e allora l'unica strada è che, con l'assenso del ministro Delrio, si

potrebbe rinviare di un anno l'approfondimento dei conti delle società di gestione aeroportuale in attesa che si faccia al gara internazionale per Catania.

Il fatto è però che mentre la Sac è stata costretta dal presidente della Regione, Crocetta, a bandire questa gara internazionale per la cessione della gestione, spazzando così via tutti i soci squattrinati che erano e sono gli Enti locali, si perderà del tempo, forse fino a un anno e nel frattempo Fontanarossa non solo non potrà procedere ai lavori quadriennali (che sono l'utilizzo dello scalo Morandi, l'innalzamento di un piano del gran-



Nei cieli isolani la situazione è di grande incertezza: l'aeroporto più importante della Sicilia, quello di Catania, deve realizzare opere per 165 milioni di euro, ma ne ha meno della metà presa in prestito dalle banche: ma se la Sac che gestisce Fontanarossa non ha la totale copertura finanziaria, l'Enac non potrà chiudere un occhio perché anche altri aeroporti (come quello di Palermo) si trovano nelle stesse condizioni

de parcheggio della Sac con copertura in fotovoltaico eccetera), ma continuerebbe la gestione della Sac in situazione di fibrillazione.

La strada della gara internazionale per trovare un gestore competente e dalla adeguata disponibilità economica, è quella giusta perché gli enti locali senza risorse non possono pretendere di continuare a restare in maggioranza e quella giusta perché gli enti locali senza risorse non possono pretendere di continuare a restare in maggioranza nella società aeroportuale. Intendiamoci, hanno gestito con oculatezza, ma non han-

no soldi sufficienti a rispettare il contratto di programma con l'Enac che ammonta a 600 milioni da investire nei lavori (165 milioni solo per questo quadriennio), una somma che non riusciranno mai a reperire. Quindi la gara internazionale è obbligata, però si perderà del tempo e probabilmente i lavori previsti fino al 2020 si fermeranno almeno per il momento.

E' una situazione molto ingarbugliata che il presidente dell'Enac, Vito Riggio, osserva da vicino con perplessità. L'aeroporto di Catania è appetibile, ha superato i 7 milioni di passeggeri, cresce anno dopo anno, non ha la concor-

renza delle ferrovie come avviene per altri aeroporti del continente. Un acquirente qualificato si troverà abbastanza facilmente anche per l'aeroporto di Comiso, nel senso che la Sac tiene in pancia l'Intersac che possiede il 65% della Soaco che gestisce Comiso.

In sostanza, a meno di colpi di scena, sta per cambiare tutto: cambiano le gestioni aeroportuali, cambiano le Camere di commercio che si stanno accorpando, arriveranno nuovi padroni degli scali, si miglioreranno le strutture. Ma il tempo sembra non passare mai.

TONY ZERMO

LA SICILIA

LA SICILIA.it

Direttore responsabile

Mario Ciancio Sanfilippo

Condirettore

Domenico Ciancio Sanfilippo

Editrice

Domenico Sanfilippo Editore SpA

MONDO  
trasporti

In redazione

Tony Zermo

Nino Arena

Fabio Russello

Hanno collaborato

Pierangela Cannone

Paolo F. Minissale

Pubblicità

PKSud srl - Sede di Catania

Corso Sicilia 37/43

Centralino 095.7306311

Daniela Maccarrone

095.7306335

Elena Indelicato

339.7324619

L'AUDIZIONE IN PARLAMENTO DEL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI, ANDREA CAMANZI

## Riflettori puntati sui diritti dei passeggeri la riduzione dei costi e la qualità dei servizi

**D**iritti dei passeggeri e qualità dei servizi: questi gli obiettivi su cui l'Autorità di regolazione dei Trasporti ha concentrato la propria attenzione, raggiungendo buoni risultati.

A sottolinearlo nei giorni scorsi, è stato lo stesso presidente dell'Authority, Andrea Camanzi, presentando in Parlamento il terzo rapporto annuale dell'organismo di vigilanza.

«Rispetto ai precedenti due an-

ni di attività, l'Autorità ha concentrato la propria attenzione, oltre che sui temi inerenti la regolazione dell'accesso, anche su quelli dei diritti dei passeggeri e degli utenti e della qualità dei servizi», ha detto Camanzi, spiegando che la competenza dell'Autorità in materia di diritti degli utenti e dei passeggeri si articola in tre segmenti: ossia «valutare i reclami degli utenti, assicurare l'esecuzione e «l'enforcement» delle norme europee in materia di diritti dei

passeggeri e della loro tutela e nel regolare positivamente il contenuto minimo dei diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture».

Mentre sulla qualità dei servizi, il presidente ha sottolineato che sono state avviate le procedure per definire la qualità minime dei servizi gravati da obbligo di servizio pubblico.

E in futuro, ha sottolineato, «oc-

correrà continuare ad investire per migliorare i risultati già raggiunti su questi due fronti.

Appello che trova d'accordo il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Riccardo Nencini, secondo cui la riforma del trasporto pubblico locale e della portualità e i nuovi investimenti ferroviari richiedono un'attenzione particolare da rivolgere all'utente richiedendo un'attenzione particolare da rivolgere all'utente».

Allargando il discorso al tema dei pedaggi, Camanzi ha detto che sull'alta velocità sono calati di circa il 36% grazie ai nuovi criteri per la definizione dei costi dovuti a Rfi. Infatti «noi non definiamo le tariffe ma i costi della rete e la correlazione del pedaggio a questi

costi», ha spiegato, precisando che «il nostro è un intervento di trasparenza tra costi pertinenti ed efficienti e pedaggio sulla base dei volumi di traffico».

Con l'intervento dell'Authority quindi «Rfi ha ridotto il pedaggio sull'alta velocità pura» ossia «sulla Firenze-Milano-Torino e sulla Roma-Napoli-Salerno» mentre «la tratta Roma-Firenze è la vecchia direttissima e non è alta velocità in senso stretto», ha detto il presidente, sottolineando che «se non fossimo intervenuti, il pedaggio sarebbe più di 13 euro treno/km invece oggi è di 8,2 euro treno/km».

Il lavoro svolto dall'Authority, in particolare per quanto riguarda la regolazione dell'accesso, trova il plauso di Luca Cordero di Montezemolo secondo cui la situazione nel trasporto ferroviario «è migliorata ma partivamo da una situazione di monopolio che non c'era nemmeno nell'Unione Sovietica di 50 anni fa».

E' «fondamentale avere un'Authority che garantisca la concorrenza e che garantisca a tutti di competere ad armi pari», ha concluso il fondatore di Ntv.

La regolazione, «se sincronica e sintonica con il ciclo industriale delle imprese» ha poi aggiunto Camanzi, non rappresenta un ostacolo alle politiche pubbliche ma rende trasparenti e misurabili le scelte.

«E i benefici che ne derivano «non restano confinati al settore ma si trasferiscono alla produttività dell'economia nel suo complesso attraverso l'uso delle reti e dei servizi di trasporto».



Il presidente Camanzi ha sottolineato che sono state avviate le procedure per definire la qualità minime dei servizi gravati da obbligo di servizio pubblico

[ UOMINI E AZIENDE ]

MONDO  
trasporti

# Quei bus gialli che fanno accoglienza

Il vicepresidente dell'Anav Scionti: «Accessibilità e mobilità, così garantiamo la gestione dei flussi turistici»

**A**ccessibilità e mobilità sono parole chiave che assumono rilevanza crescente per qualsiasi politica di sviluppo turistico.

Non a caso, la più grande innovazione nel mercato turistico è rappresentata dall'espansione delle diverse formule di volo low cost, che sta trasformando nel profondo gli stili e le abitudini di vita e ha di colpo accorciato la distanza materiale e psicologica tra provenienza e destinazione.

Anche per i vettori ferroviari sia in Italia sia all'estero, le strategie di "pricing" intraprese risultano decisive per un turismo di tendenza. Non ultima, l'importanza degli arrivi crocieristici al Porto di Catania permette di collegare la città a una rete di turismo globale.

I trasporti, pertanto, svolgono un ruolo centrale nello sviluppo economico del territorio che trascende le finalità del turismo, anche se è proprio in questo settore che si confermano essenziali.

Non solo essenzialità, ma anche qualificazione: l'accessibilità di un'area e la componente infrastrutturale del sistema dei trasporti contribuiscono a qualificare l'offerta orientandone i flussi turistici.

Il sistema dei trasporti, quindi, rappresenta un aspetto dinamico dell'offerta turistica. Anche a Catania emergono fortemente l'importanza e l'esigenza di dare risposte positive alle spinte, tra loro opposte - a meno di attente politiche di sviluppo equilibrato - che provengono dalle domande contestuali di allargamento della fruizione turistica e di preservazione dell'integrità territoriale e ambientale.

Siamo, dunque, nel cuore della fase attuale del fenomeno turistico, sospeso tra straordinario allargamento degli orizzonti e non illimitatezza delle risorse disponibili.

Da quanto visto, emerge come le infrastrutture abbiano un ruolo fondamentale sia per i turisti sia per le destinazioni poiché permettono una migliore gestione dei flussi e una lo-



ro redistribuzione.

Sebbene l'Italia, secondo l'Omt (Osservatorio Mondiale del Turismo) nel 2014 abbia registrato una crescita seppur lieve degli arrivi internazionali, che ammontano a 51 milioni, un più 2,8% rispetto al 2013; il ritardo rispetto ad altri paesi europei in termini di mobilità, trasporti e gestione dei flussi è evidente. In questi anni si punta pertanto non solo alla quantità dell'offerta turistica; ma soprattutto alla qualità, migliorando i collegamenti tra aeroporti e città, sviluppando piani intermodali per le mete turisticamente rilevanti, promuovendo circuiti alternativi e riducendo i tempi di trasferimento da un "centro turistico top" ad un altro.

«Il turismo ha da sempre rappresentato uno dei motori dello sviluppo dell'economia cata-

nese e siciliana in generale - dice l'imprenditore, Sebastiano Scionti, vicepresidente regionale Anav (associazione nazionale autotrasporti viaggiatori) - grazie alla presenza di innumerevoli beni culturali ed artistici, nonché di importanti località balneari che attraggono numerosi visitatori sia dall'Italia sia dall'estero. Ciò si traduce in spesa e consumi e, quindi, in un'indubbia crescita della ricchezza prodotta dal comparto, anche se il contributo fornito dal turismo alla formazione del Pil provinciale appare ancora contenuto, soprattutto se raffrontato alle potenzialità del territorio: lo stesso confronto con il dato medio naziona-

le indica come il turismo abbia ancora delle potenzialità di crescita».

«Al tempo stesso, però, - prosegue Scionti - va ricordato come il turismo sia un settore in grado di veicolare la crescita dell'intera economia locale per via dell'"effetto moltiplicatore" esercitato su

numerose settori produttivi, a partire dai servizi.

«Il viaggiatore che arriva in provincia di Catania - spiega l'avv. Scionti - consuma spesso e volentieri prodotti locali, utilizza i mezzi di trasporto pubblici e privati, partecipa a manifestazioni culturali e agli spettacoli, in altre parole contribuisce alla formazione di una filiera. Se si allarga l'analisi sulla formazione della ricchezza, quindi, non più alla sola industria ricettiva, ma a tutta quell'"industria

ell'accoglienza" che ruota intorno al turismo, si osserva come le attività potenzialmente collegate al patrimonio culturale ed ambientale della provincia incidano con percentuali molto più elevate sull'intero il locale, generando anche numerosi posti di lavoro, pur se spesso legati alla stagionalità».

Da Catania a Messina, infatti, tappa rinomata dei turisti in Sicilia è il giro sui bus gialli di proprietà Scionti che fanno conoscere ai visitatori i luoghi salienti delle città che visitano a bordo dei loro mezzi, con cuffie e con un collegamento satellitare che permette loro di conoscere in ogni momento in che posto si trovano.

In questi ultimi anni, l'azienda si è specializzata in servizi turistici, scolastici e di trasporti per grandi eventi e congressi, con una flotta di 75 automezzi.

«La competitività - conclude - è l'obiettivo che la Sicilia, in generale, e Catania, in particolare, devono perseguire per reggere la concorrenza. La crocieristica è davvero basilare per la nostra città. Lo scalo della navi da crociera nel porto etneo, è un aiuto all'offerta della città. Il Katano - Live ha il permesso di prendere i turisti direttamente sottobordo, cioè entrando dentro il porto. Questo permette un'accoglienza immediata».

C'è da considerare, comunque, che a influire maggiormente sulle scelte dei turisti circa il luogo in cui trascorrere un periodo di vacanza, è proprio l'accessibilità a una certa località, ossia quanto è facile o meno raggiungere quella destinazione; accompagnato poi dalla facilità o meno di muoversi all'interno della stessa.

Catania, quindi, oltre a essere dotata di una forte vocazione turistica, è in grado di fornire ai propri visitatori tutte le infrastrutture necessarie per essere fruibile e scongiurare la concorrenza di altre destinazioni. Per dirla in altri termini, presenta quelle infrastrutture - accompagnate dai relativi servizi - che possono permettere al turista di soggiornarvi, frequentare i siti di interesse artistico, storico, culturale, trovare modo di ristorarsi, di fare acquisti, di intrattenersi in vario modo.

Tutte le località turistiche, attraverso progetti e forme di collaborazione a livello regionale e urbano, potrebbero trarre vantaggi reciproci, trasferendo turisti da zone più affollate a zone che, seppur dotate di grande potenziale, allo stato attuale risultano poco o per niente frequentate. Il tutto dovrà partire però da un livello superiore, ossia quello nazionale, aumentando gli investimenti in infrastrutture e opere pubbliche - che aumenterebbero la capacità attrattiva del Bel Paese - e riducendo i tempi necessari per la loro costruzione e messa in servizio.

PIERANGELA CANNONE

## IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, UN BUCO NERO PER I BILANCI DEGLI ENTI PUBBLICI TERRITORIALI

# Sistema arretrato e senza concorrenza è ora di aprire alle esigenze dei cittadini

«**D**obbiamo garantire un servizio di trasporto pubblico locale efficiente ai cittadini, il decreto va in questa direzione, e si può anche aprire al mercato, ma deve restare la centralità del cittadino». Lo ha detto il ministro dei Trasporti e Infrastrutture, Graziano Delrio, rispondendo al Question time alla Camera.

Nel trasporto pubblico locale non di linea ossia taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità, l'Autorità di regolazione dei Trasporti valuta «positivamente l'aumento del numero delle licenze, l'impiego di mezzi a propulsione elettrica e l'adeguamento del servizio all'andamento dei flussi turistici, a quello della popolazione residente ed all'offerta

del trasporto pubblico locale di linea». Lo ha detto il presidente dell'Autorità, Andrea Camanzi, in Parlamento, sottolineando «i benefici che potrebbero derivare dall'applicazione di tariffe flessibili e da una maggiore libertà di organizzazione e fruizione del servizio» e sollecitando «l'intervento del legislatore per introdurre le necessarie riforme del sistema del trasporto di persone non di linea».

Poca concorrenza, poche gare, servizi scadenti, molti soldi pubblici ma poca equità nell'accesso ai servizi. Il trasporto pubblico locale in Italia non passa l'esame dell'Antitrust, che nell'indagine conoscitiva sul settore documenta «l'arretratezza» di un comparto, i cui limiti sono ben noti ai citta-

dini che salgono ogni giorno sui mezzi pubblici. Un'analisi che individua nell'apertura alla concorrenza la ricetta per risolvere molti dei problemi che attanagliano il settore e sollecita quindi, attraverso la riforma dei servizi pubblici locali in discussione in Parlamento o in altro modo, un tempestivo intervento normativo.

L'indagine nasce «dalla constatazione che nei quasi venti anni trascorsi dalla legge di riforma del 1997, che si proponeva di avviare la liberalizzazione del settore, si è assistito ad un'iper-produzione normativa, a cui si è però accompagnata una sostanziale stasi negli assetti di mercato». Oggi il Tpl, che è la seconda voce di spesa per

le Regioni dopo la Sanità e impegna oltre 7 miliardi di euro di fondi statali, ha molti punti di debolezza, soprattutto se raffrontato con gli altri Paesi europei: dai minori ricavi da traffico (la vendita dei biglietti copre appena il 30% dei costi - anche a causa della piaga dell'evasione tariffaria) ai maggiori costi operativi (i costi medi operativi in Italia sono di 3,3 euro/km e mediamente il divario tra l'Italia e gli altri paesi è +16%); dallo strutturale squilibrio tra domanda e offerta alla minore produttività (il rapporto tra vettore km e numero di addetti è più basso in Italia che in tutti gli altri paesi).

L'indagine evidenzia anche «gravi squilibri strutturali», tra cui investimenti insufficienti in infrastrutture,

parco rotabile obsoleto, notevoli divari territoriali. Su quest'ultimo punto, in particolare, accade che in alcune Regioni soprattutto centro-meridionali i cittadini abbiano meno servizi e di qualità peggiore.



Il trasporto pubblico locale in Italia non passa l'esame dell'Antitrust, che nell'indagine conoscitiva sul settore documenta l'arretratezza

parco rotabile obsoleto, notevoli divari territoriali. Su quest'ultimo punto, in particolare, accade che in alcune Regioni soprattutto centro-meridionali i cittadini abbiano meno servizi e di qualità peggiore.

.....il mio lavoro è la mia anima, e come tale la difendo con i denti. Mi sono creata da sola e non permetto a nessuno di distruggermi, o per lo meno combatterlo. Continuerò a seguirvi e a sostenervi

**U.L.I.A.S.**  
INTERMEDIARI SEZIONE E

UNIONE LIBERI INTERMEDIARI DI ASSICURAZIONE SEZIONE E

CAMPAGNA DI ADESIONE 2016

IL TUO CONTRIBUTO.....LA NOSTRA FORZA

f ULIAS UNIONE LIBERA INTERMEDIARI SEZIONE E    in ULIAS SEZIONE E    t ULIAS

WWW.UILIAS - INFO@ULIAS.IT LUNGOTEVERE FLAMINIO N.24 00196 ROMA TEL. + 39 0687679400



# La riforma del sistema portuale incassa anche il gradimento di Assoporti, Fedarlinea e piloti

## In Senato le audizioni delle associazioni di categoria

**S**i alla riforma portuale e a tutte le innovazioni introdotte dal Governo per rendere efficiente e competitiva al sistema dei porti e della logistica italiani.

E' pieno il sostegno alla riforma espresso da Assoporti che propone, inoltre, l'inserimento, fondamentale, così come suggerito in Commissione al Senato, di quattro modifiche/integrazioni per migliorare l'intero impianto legislativo e renderlo efficace rispetto agli obiettivi indicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con particolare riferimento al Piano nazionale dei porti della logistica.

«L'Associazione dei porti italiani - ha ribadito pochi giorni fa il suo presidente, Pasqualino Monti - è favorevole alla riforma per quanto riguarda gli accorpamenti che superino l'attuale assetto di 24 "city port", in chiave di un forte recupero di competitività; è favorevole altresì alle innovazioni introdotte per snellire organismi di governance e iter dei processi decisionali ed è specialmente favorevole a una solida politica nazionale per la portualità, con indirizzi strategici e coordinamento del governo».

In questa ottica, Assoporti ha espresso apprezzamento rispetto a tutte le misure di semplificazione previste dal Decreto, da quelle delle procedure di controllo e sdoganamento delle merci alle innovazioni introdotte in tema di adozione dei Piani regolatori portuali.

«E', peraltro, molto positivo - ha sottolineato Monti - che il Decreto sulla riforma rappresenti solo uno dei nu-



merosi provvedimenti adottati in attuazione del Piano nazionale della logistica e dei porti: dalla riforma della normativa su escavi e dragaggi alla reintroduzione di marebonus e ferrobonus, dall'emanando Regolamento Concessioni alle risorse appostate nel Contratto di Programma Rfi sul capitolo "ultimo miglio" e connessione ferroviaria dei porti core alla rete nazionale».

Proprio nell'ottica di un efficientamento del sistema e quindi di un supporto all'intero piano di riforma, Assoporti ha formulato quattro proposte tecniche: salvaguardia della natura operativa specifica delle Autorità portuali, recependo certo i principi gene-

rali del Dm 165 / 2001, ma evitando di trasformare le future Autorità di sistema portuale (Adsp) in semplici uffici pubblici decentrati; distinzione con chiarezza e trasparenza fra i ruoli e le diverse funzioni tra le istituende Autorità di sistema portuale e l'Autorità Marittima, soprattutto in tema di sicurezza portuale complessiva e della navigazione nello specifico;

E ancora la salvaguardia della possibilità per le future Adsp di conservare partecipazioni in società strumentali alle attività logistiche e ai servizi di interesse generale, ovviamente laddove questi non avessero riscontri di mercato nell'immediato, e fermo restando i vincoli già oggi imposti dalle



Assoporti ha chiesto la salvaguardia della natura operativa specifica delle Autorità portuali evitando di trasformare le future Autorità di sistema portuale in semplici uffici pubblici decentrati; ritiene necessaria la distinzione fra i ruoli e le diverse funzioni tra le istituende Autorità di sistema portuale e l'Autorità Marittima, soprattutto in tema di sicurezza portuale complessiva e della navigazione nello specifico. Insiste sulla salvaguardia della possibilità per le future Adsp di conservare partecipazioni in società strumentali alle attività logistiche e ai servizi di interesse generale, laddove questi non avessero riscontri di mercato

varie normative vigenti in termini di contenimento della spesa pubblica e riordino delle società partecipate / controllate; riflessione su una norma transitoria che - non rallentando né l'istituzione delle nuove Adsp né la nomina dei nuovi organismi di governance - possa accompagnare dal punto di vista amministrativo il processo di accorpamento delle attuali Ap.

Assoporti ha anche ribadito il sostegno all'impegno concreto del Governo, attraverso risorse sia nazionali che europee, per diffondere e rendere strutturali azioni per l'innovazione e la digitalizzazione, a partire dall'estensione del pre-clearing e dei fast-corridor.

«Della riforma portuale «apprezziamo la riduzione delle Autorità portuali, in tempi passati avevamo addirittura ipotizzato che non fossero 15 ma anche meno». Così il rappresentante di Fedarlinea in audizione davanti alla commissione Lavori pubblici del Senato sulla riforma portuale.

«Il Governo però - secondo Fedarlinea - è chiaramente caduto in contraddizione, perché se lo spirito è quello dell'accorpamento, non ha ragione d'essere la proroga che consente un regime transitorio di 3 anni per alcune autorità portuali».

Sulla partecipazione degli investitori agli aspetti decisionali, l'associazione di cabotaggio nazionale crede

che «aver eliminato la loro partecipazione è stato un errore, vero che i comitati portuali non funzionavano bene, ma non era questa la soluzione. Sarebbe stato meglio risolvere con l'ordinamento attuale i problemi di conflitto di interesse».

La riforma portuale è «una proposta sostanzialmente condivisibile sotto il profilo della sicurezza degli scali, si tratta di un piano concretamente ridisegnato e noi siamo estremamente favorevoli al riordino, concentrando le strutture nei porti principali» ha invece affermato il rappresentante dell'Unione piloti marittimi in audizione davanti alla commissione Lavori pubblici del Senato.

# XL DENTRO SMALL FUORI



## Acquistala entro il 30 giugno e scopri ulteriori vantaggi

## Anticipo 0

### 3 Anni di Furto e Incendio compresi nel finanziamento in 84 Rate da 138 €\* Way of Life!



# CELERIO

SUZUKI CELERIO: LA SMALL CAR GRANDE IN TUTTO, SU MISURA PER TE.

Grande nello spazio interno con **5 posti veri** e ampio bagagliaio da **254 litri**. Grande nel piacere di guida, grazie alla seduta con **guida rialzata** e alla **facilità d'accesso**. Grande nella sicurezza grazie anche all'**ESP**® e alla **frenata assistita**. Grande nella tecnologia con **climatizzatore manuale**, **radio/CD/MP3**, **USB**, **Bluetooth**® e sempre grande in strada perché agile, scattante e dai **consumi contenuti**. Suzuki Celerio ti sta a pennello!

ESP® è un marchio registrato di Daimler AG, Bluetooth® è un marchio registrato della Bluetooth SIG, Inc.

Numero Verde  
800-452625

suzuki.it

MOTUL

3 PLUS  
SUZUKI  
CONTROLLI GRATUITI  
ASSISTENZA STRADALE  
GARANZIA

Seguici su  
Suzuki Italia

## tua a 8.990\*\* €

Offerta valida per immatricolazioni entro il 30 Giugno 2016 per 15 vetture disponibili in concessionaria

Consumo ciclo combinato max 4,3 l/100 km. Emissioni CO<sub>2</sub> max 99 g/km. L'immagine del veicolo riprodotto è a puro titolo informativo. \*Prezzo chiavi in mano riferito a Celerio 1.0 EASY (IPT e vernice met. escluse).

\*TAN 5,02% - TAEG 6,57%

È un'offerta esclusiva:

# SUZUKI Village

by prima

CATANIA  
Via Sebastiano Catania 286  
Tel. 095 511702

[ VIE D'ACQUA ]

MONDO  
trasporti

# Mobilità sempre più integrata

E' in arrivo il Marebonus per «trasferire» i mezzi pesanti dalle strade al mare

**P**er le autostrade del mare potrebbero pare stia per arrivare il momento giusto. La Legge di Stabilità, infatti, confermato i contributi alle imprese che sceglieranno di utilizzare le vie d'acqua per far muovere le merci nel Paese o alla volta delle destinazioni dell'Ue passando, naturalmente, per i porti.

Il Governo, infatti, ha previsto uno stanziamento di oltre 130 milioni di euro in tre anni. Lo scopo è quello di recuperare il vecchio Ecobonus, ribattezzato Marebonus. L'obiettivo dichiarato - che si dovrebbe raggiungere attraverso la società Ram, braccio operativo del ministero dei Trasporti - è quello di consolidare l'intermodalità nei trasporti, favorendo il «dialogo» tra mezzi pesanti e compagnie di navigazione che ha consentito, tra il 2007 e il 2010, di incrementare del 22,3% l'utilizzo della nave da parte dei mezzi pesanti.

Il finanziamento del 2016 è di 45,4 milioni di euro, il prossimo anno sarà di 44,1 milioni e 48,9 milioni in quello successivo. L'Ecobonus concedeva agli autotrasportatori un rimborso fino al 30% del costo dei biglietti marittimi, il Marebonus verrà assegnato agli armatori (sia italiani che comunitari) a cui è data la facoltà di utilizzare fino al 30% del contributo ricevuto per investimenti necessari a sviluppare le autostrade del mare. La parte restante, invece, dovrà essere utilizzata dagli stessi armatori per ridurre le tariffe agli autotrasportatori, a cui possono essere attribuiti degli sconti maggiori, quanto maggiore è il volume di merce caricata. Una soluzione che consentirebbe di evitare la scure di Bruxelles, che in passato ha bocciato l'Ecobonus, avendolo considerato un aiuto di Stato.

Che il momento del lancio definitivo di questa importante via sia giunto viene da stime recenti secondo cui l'autostrada del mare nel settore lungo

raggio, in Sicilia vale due miliardi di euro l'anno poiché coinvolge 500 mila Tir l'anno, che con 6-7 milioni di metri lineari, coprendo il 40% del traffico gommato.

«Sarebbe importante costituire un osservatorio permanente sull'economia della risorsa mare, che veda la partecipazione accanto al Consiglio nazionale dei commercialisti anche autorevoli rappresentanti del mondo imprenditoriale e professionale che operano in campo marittimo-portuale» ha sostenuto a questo proposito Achille Coppola, segretario nazionale dei commercialisti italiani presentando il forum nazionale "L'economia del mare quale risorsa per lo sviluppo: in-

novazione strategica e rilancio", promosso dal Cndcec in collaborazione con l'Odcec di Genova che si è svolto il 17 giugno nel capoluogo ligure.

«Il tutto finalizzato a produrre una serie di proposte di interventi normativi o amministrativi - ha aggiunto Coppola - che potrebbero contribuire allo sviluppo: l'economia del mare, in Italia, crea valore per oltre 32 miliardi di euro e dà lavoro a circa mezzo milione di persone».

L'iniziativa vede il coinvolgimento dei professionisti delle città italiane a spiccata vocazione armatoriale e marittima, ossia: Genova, Bari, Gioia Tauro, Napoli, Palermo e Venezia e importanti economisti tra cui Arturo Capas-

so, docente di Economia aziendale alla Luiss di Roma, il quale ha ricordato che «la ricchezza prodotta si propaga in tutto il territorio nazionale, non riguardando soltanto i territori che si affacciano sul mare, e riveste un ruolo fondamentale nell'integrazione dell'Italia nei mercati internazionali».

Riflessioni che partono dalla necessità di inserire sempre più la risorsa mare in una rete logistica nazionale ed europeo efficiente e sostenibile, dai valichi ai porti e viceversa per centrare l'obiettivo comunitario che impone, sulle lunghe tratte, il trasferimento del 30% delle merci dalla terra al mare entro il 2030 e il 50% entro il 2050

PAOLO F. MINISSALE



## Virtu Ferries avvicina Malta



**L**a Virtu Ferries è una Compagnia di Navigazione maltese che dal 1988 opera, con catamarani ad alta velocità, il collegamento fra la Sicilia e Malta.

Attualmente in servizio sulla tratta Pozzallo - Malta è garantito dal «Jean de La Valette»: il più grande catamarano del Mediterraneo; ha una capacità di 800 passeggeri e di 45 auto e 342 metri di carico rotabile (fra Tir e camion) mentre quasi 500 sono gli approdi annuali sulla tratta Pozzallo-Malta.

Il servizio veloce - la tratta, infatti, viene coperta in soli 90 minuti - consente di effettuare più corse nella stessa giornata.

Sono stati creati appositamente per questo mercato due viaggi, uno al mattino e un rientro la sera, che consentono di arrivare a Malta effettuare le consegne e rientrare la sera dello stesso giorno. In questo modo si ha la possibilità di abbattere notevolmente i costi, in quanto, il mezzo impiegato può rientrare in azienda lo stesso giorno ed essere disponibile il giorno successivo in altri lavori. Notevole successo ha il trasporto di prodotti freschi e facilmente deperibili. Basta pensare che un prodotto lavorato in Sicilia, esce dallo stabilimento alle 6 del mattino, alle 9 parte per Malta, alle 11 arriva e a mezzogiorno può essere nel banco, pronto per la vendita al pubblico.

Il mercato maltese è sempre in continua espansione, infatti non si tratta solamente della popolazione maltese che è di 450.000 abitanti ma tutto il flusso turistico di 1.000.000 di persone, che fanno dell'Isola di Malta un territorio altamente interessante per importatori, grossisti e rivenditori.

Virtu Ferries, con il servizio giornaliero, ha fatto sì che Malta venga considerata come un'isola siciliana.

**IMPORTATORI - GROSSISTI - RIVENDITORI**

**UN MONDO DI OPPORTUNITA' TI ASPETTANO A SOLI 90 MINUTI**

**INCREMENTA I TUOI GUADAGNI E SARAI COMPETITIVO CON**

**VIRTUFERRIES**  
MALTA • SICILY  
**EXPRESS FERRIES**

**SERVIZIO GIORNALIERO ANDATA E RITORNO**

WWW.VIRTUFERRIES.COM

**T**empi duri, anzi durissimi, per i "furbetti" della constatazione amichevole e di tutte le altre procedure che permettono le truffe assicurative legate agli incidenti stradali, veri o presunti che siano.

D'ora in poi, infatti, le compagnie potranno, in tempo reale, controllare i dati dei sinistri relativi a veicoli a motore immatricolati in Italia e quelli dei testimoni e dei danneggiati riferiti ai medesimi sinistri, così da evidenziare - incrociandoli - eventuali anomalie derivanti da ripetizioni dei nominativi nei richiedenti indennizzi e nelle testimonianze.

Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale numero 134 del 10 giugno è infatti diventato operativo il provvedimento dell'Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni datato primo giugno 2016 e avente come oggetto il "Regolamento recante la disciplina della banca dati sinistri, banca dati anagrafe testimoni e della banca dati anagrafe danneggiati, di cui all'art. 135 del decreto legislativo 7 settembre 2005, numero 209 - codice delle assicurazioni private (provvedimento numero 23/2016)".

Si tratta di un passo fondamentale per contrastare le truffe assicurative, non solo per poter individuare i casi di sospetta frode ma anche per attivare un meccanismo di allerta preventiva relativo a soggetti dediti abitualmente ad azioni fraudolente.

Alle banche dati, che verranno implementate costantemente dalle imprese assicuratrici, potranno accedere anche le forze di polizia e l'autorità giudiziaria, oltre alle pubbliche amministrazioni che sono competenti in materia di prevenzione e contrasto delle frodi nel settore delle assicurazioni obbligatorie per i veicoli a motore.

L'attività anti frode delle compagnie di assicurazioni ha consentito una riduzione dei costi dei risarcimenti pari all'1,5% dei premi e «potrà ora ricevere un sostegno decisivo dal nuovo Archivio integrato antifrode (Aia)» ha commentato il presidente dell'Ivass, Salvatore Rossi, nella relazione sull'attività svolta dall'Istituto.

«L'archivio lanciato nei giorni scorsi integra sette banche dati mettendo insieme un miliardo e mezzo di singole informazioni su veicoli, immatricolazioni, patenti, polizze, danneggiati, testimoni e periti. Dispone dell'Aia - osserva Rossi - è come passare da arco e frecce a un cannone a lunga gittata: il risparmio sui costi e sui premi dovrebbe essere ben maggiore».

Sul campo del controllo delle eventuali frodi e del comportamento degli automobilisti ci sono altre novità: una compagnia assicurativa potrà attivare un'app per monitorare lo stile di guida degli utenti che decideranno di installarla sul proprio smartphone e proporre ai più prudenti e attenti al Codice della strada dei buoni sconto per l'acquisto di polizze auto.

La società dovrà, però, informare correttamente i guidatori, limitare i tempi di conservazione dei dati e garantire la privacy degli automobilisti.

Il progetto, sottoposto alla verifica preliminare del Garante privacy, prevede lo sviluppo di un'applicazione gratuita da installare sul cellulare, che attribuisce un diverso punteggio basato sullo stile di guida e consente agli utenti di visualizzare i luoghi in cui si verificano eventi potenzialmente rischiosi (come inversioni ad U, brusche frenate e accelerate).

Obiettivo della società, promuovere modalità di guida più sicure, contribuendo

# Sì alla banca dati contro i "furbetti" dei finti incidenti

Il presidente dell'Ivass: «Un miliardo e mezzo di singole informazioni»



**Sottoposto al controllo preventivo del Garante della privacy il progetto che consente alle compagnie assicurative di attivare un'app per monitorare lo stile di guida degli utenti che decideranno di installarla sul proprio smartphone e proporre ai più prudenti e attenti al Codice della strada dei buoni sconto per l'acquisto di polizze auto. Le assicurazioni, però, dovranno informare correttamente i guidatori, limitare i tempi di conservazione dei dati e garantire la privacy degli automobilisti**

re a un minor consumo di carburante e insieme offrire ai guidatori che hanno raggiunto un certo punteggio eventuali promozioni per l'acquisto di una polizza auto.

La società potrà attivare l'applicativo, ma solo dopo averlo modificato per garantire maggiormente la riservatezza degli automobilisti come richiesto dal Garante. Il partner tecnologico che fornisce il servizio, per esempio, non potrà conservare i dati sulla geo-localizzazione dei guidatori per più di 90 giorni e potrà trasmettere alla compagnia assicuratrice informazioni statistiche sulle strade

percorse esclusivamente dopo aver reso anonimi i dati, eliminando così ogni riferimento agli automobilisti.

I dati necessari a contattare gli utenti che daranno un specifico consenso alla profilazione del loro stile di guida per finalità di marketing potranno invece essere conservati dalla compagnia assicuratrice al massimo per un anno.

Il Garante ha, infine, prescritto alla società assicuratrice di chiarire con precisione quali dati personali saranno trattati e per quale finalità, specificando i parametri su cui sarà basata la profilazione del guidatore.

## CONTENIMENTO DEI COSTI

### Scesa del 3,26% rispetto al 2015 l'assicurazione di auto e moto

**S**cedono ancora i costi per assicurare le auto: -3,26% su base annua nel periodo marzo maggio. Dopo lo scorso trimestre, infatti, in cui si era segnalato un arresto del calo dei premi RC auto in Italia, registrandone anzi una crescita pari all'1,42% in tre mesi, nell'ultimo Osservatorio RC Auto di Facile.it e Assicurazione.it, relativo al periodo marzo-maggio 2016, i costi delle polizze tornano a scendere: l'analisi rivela un calo del 2,41% nel trimestre e del 3,26% rispetto a maggio 2015. Nel mese passato la cifra media pagata per assicurare un'auto in Italia è stata pari a 507,18 euro.

«La portata delle oscillazioni dei premi RC auto in Italia -afferma Mauro Giacobbe, amministratore delegato di Facile.it - ormai non più eclatanti come un tempo, dimostrano quanto la situazione tenda ormai a stabilizzarsi. Certo è che iniziative come l'Archivio integrato antifrode, gestito dall'Ivass, la riduzione delle truffe grazie all'installazione delle scatole nere a bordo e la sempre maggiore dimestichezza degli italiani con la comparazione possono contribuire a una ulteriore discesa dei premi nel prossimo futuro».

Nell'ultimo trimestre, il ritorno del trend al ribasso ha coinvolto, seppure in modo diverso, quasi tutte le regioni italiane. Le uniche in cui è proseguito l'aumento, sulla scia del periodo precedente, sono Puglia, Friuli Venezia Giulia e Campania, seppure con percentuali che non raggiungono nemmeno l'1%. Ma se si guarda all'ultimo anno, il calo dei premi ha riguardato tutte le regioni a eccezione fatta della Calabria, dove si è registrato un aumento dello 0,78%.

Dopo lo scorso trimestre in cui si era segnalato un arresto del calo dei premi RC auto in Italia in crescita dell'1,42% in tre mesi, nel periodo marzo-maggio 2016, i costi delle polizze tornano a scendere: l'analisi rivela un calo del 2,41% nel trimestre e del 3,26% rispetto a maggio 2015 e, nel mese passato, la cifra media pagata per assicurare un'auto in Italia è stata pari a 507,18 euro. A rilevarlo è l'Osservatorio RC Auto di Facile.it e Assicurazione.it.

Riguardo le variazioni regionali, nell'ultimo trimestre, il ritorno del trend al ribasso ha coinvolto, seppure in modo diverso, quasi tutte le regioni italiane. Le uniche in cui è proseguito l'aumento, sulla scia del periodo precedente, sono Puglia, Friuli Venezia Giulia e Campania, seppure con percentuali che non raggiungono nemmeno l'1%. Ma se si guarda all'ultimo anno, il calo dei premi ha riguardato tutte le regioni a eccezione fatta della Calabria, dove si è registrato un aumento dello 0,78%.

Confrontando maggio 2015 con maggio 2016, il record del calo premi spetta alla Valle d'Aosta dove, con una polizza media pari a 309,71 euro l'anno, gli automobilisti si sono trovati a pagare ben il 16,64% meno, detenendo il primato di regione più economica d'Italia. Restano invariate anche le altre due posizioni del podio della convenienza, occupate dal Trentino Alto Adige (355,96 euro) e dal Friuli Venezia Giulia (363,97 euro).

## INCIDENTI STRADALI

### In Europa torna a salire il numero delle vittime

Torna a salire, per la prima volta dal 2001, il numero delle vittime di incidenti stradali in Europa. Nel 2015, infatti, sulle strade della Ue, 26.300 persone hanno perso la vita (in media 70 al giorno): l'1,3% in più rispetto all'anno precedente. Nel nostro Paese - sulla base delle stime preliminari ACI-Istat - la percentuale risulta leggermente più alta +1,4%: 3.430 le vittime (quasi 10 al giorno), 49 in più rispetto al 2014.

A rilevarlo è la decima edizione del Road Safety Performance Index Report (il programma di valutazione dei progressi in materia di sicurezza stradale, al quale partecipa anche l'AcI), realizzato dal Consiglio Europeo per la Sicurezza dei Trasporti (EtsC).

Sono 3, secondo l'analisi, le cause che rischiano di impedire all'Ue di raggiungere l'obiettivo di ridurre del 50%, entro il 2020, il numero delle vittime degli incidenti stradali: la diminuzione dei controlli sulle violazioni al Codice della Strada, i mancati investimenti in infrastrutture più sicure e gli interventi limitati nel contrasto a velocità e alcool.

## PROTEZIONE TOTALE A 360°



### VIDEOSORVEGLIANZA

Impianti di Videosorveglianza per Aziende, Abitazioni, Ville, Negozi, Enti, Uffici Governativi, Capannoni, Grandi Superfici.

**far**  
security technology  
VALVERDE (CT) Italy - Via Cali, 79

### ANTINTRUSIONE

Sistemi di protezione ambientale e perimetrale per tutte le Vostre esigenze di sicurezza.



Azienda Certificata  
UNI EN ISO 9001:2000  
Certificato Nr 50 100 7991



per un PREVENTIVO GRATUITO chiama lo 095.721 22 88

www.farsrl.it

## [ MEZZI PESANTI ]

MONDO  
trasporti

# La battaglia tra ladri e autisti ma i sistemi di allarme sono sempre più efficienti

In Sicilia il primato dei furti di camion ma 2 su 3 sono ritrovati soprattutto grazie ai sistemi di sicurezza sempre più sofisticati

La Sicilia detiene il primato per i furti di mezzi pesanti: su un totale di 2.275 in tutta Italia la regione con più furti è la Sicilia (358), seguita dalla Lombardia (309) e dalla Campania (279).

Il furto di un mezzo pesante spesso non è diretto al veicolo, ma a quanto da esso trasportato. E' un doppio danno, per chi è proprietario del mezzo ed in modo significativo per le aziende che vi avevano affidato il trasporto delle merci.

Un fenomeno, quello dei furti dei veicoli pesanti, in aumento: un vero e proprio business in graduale crescita negli ultimi 10 anni. Quasi 7 mezzi vengono sottratti ogni giorno ai legittimi proprietari e oltre 1 su tre sparisce poi nel nulla.

I "territori di caccia" preferiti dai ladri o rapinatori sono quelli della Sicilia, Lombardia, Campania, Puglia e Lazio. Fanno da buon deterrente i nuovi sistemi di sicurezza collegati ad allarmi satellitari in grado di controllare costantemente il percorso dei mezzi sulla strada. Purtroppo anche i ladri si sono adeguati tecnologicamente e quando non riescono a prelevare il mezzo lasciato in sosta passano dal furto alla rapina a mano armata che po-

ne seri problemi anche per l'incolumità fisica dell'autista del mezzo.

La Sicilia, invece, è al quinto posto con 14.535 auto rubate e il 42% ritrovate nella graduatoria delle regioni italiane per furti di autoveicoli.

Nel 2015 è diminuito il numero di auto rubate: 114.121 a fronte delle 120.495 sottratte nel 2014. E



si tratta di dato diffuso dal Ministero dell'Interno, Dipartimento della Pubblica Sicurezza.

Nella classifica dei numeri per regione nel 2015 la regione che ha lo scettro per furti di auto è la Campania (23.682) e una percentuale di recuperi del 36%. Secondo posto per il Lazio con 18.709 sottrazioni ed una percentuale di restituzioni ancora più bassa che si attesta al 30%. Terzo posto per la Pu-

glia (17.046 furti ed una percentuale di rinvenimenti del 45%), quarto per la Lombardia (15.093 con il 48% dei rinvenimenti).

All'altro capo della classifica troviamo la Valle d'Aosta con 40 autoveicoli rubati, di cui 15 recuperati per una percentuale del 38%; segue il Trentino Alto Adige con 223 furti e 161 rinvenimenti pari al 72% ed il Molise con 340 auto rubate e 92 rinvenute (27%).

La "geografia" dei furti non cambia sostanzialmente se focalizziamo l'attenzione sui centri abitati: Napoli, infatti, risulta la prima città italiana per numero di furti di autoveicoli, 17.290 (circa 47 al giorno), con 6.607 auto recuperate (38%); al secondo posto figura Roma, con 17.194 furti d'auto e 4.926 recuperi (28%); terza Milano con 9.115 furti e 3.940 auto restituite (43%).

La provincia più virtuosa, invece, è Belluno, con 19 auto rubate e rinvenimenti pari al 68%. In tutta Italia le preferenze dei ladri si indirizzano verso le utilitarie del gruppo FCA, con in testa la Fiat Panda: lo scorso anno sono state 11.632 quelle oggetto di furto, con una percentuale di rinvenimenti del 56%.

## LA COMER SUD SPA DA 40 ANNI IN CAMPO

La Comer Sud S.p.A. è un'azienda fondata dalla famiglia Di Martino che in 40 anni di attività è riuscita a costruire un gruppo di oltre 10 società che fattura circa 150 milioni di euro e che dà lavoro a 450 dipendenti diretti e altrettanti indiretti in ambito regionale, nazionale ed internazionale



## Non soltanto mezzi pesanti tra innovazione e sicurezza

Comer Sud S.p.A. è un'azienda che nasce dall'ingegno della famiglia Di Martino che in 40 anni di attività è riuscita a costruire un gruppo di oltre 10 società che fattura circa 150 milioni di Euro e che dà lavoro a 450 dipendenti diretti e altrettanti indiretti in ambito regionale, nazionale ed internazionale.

Il Gruppo Di Martino nasce nel 1966 e negli anni si diversifica in più settori e diversi mercati: partendo dai servizi di trasporto e logistica a livello nazionale ed internazionale. Negli anni 80 inizia la grande avventura nel mondo "automotive" attraverso la vendita di veicoli industriali legandosi al prestigioso marchio Mercedes-Benz, fondando l'azienda Comer Sud S.p.A. Il suo successo gli permette di aggredire nuove fette di mercato grazie anche alla commercializzazione di vetture, iniziata nel 1997.

L'azienda focalizza la propria attenzione e attività sullo sviluppo del mercato nella vendita a marchio Mercedes-Benz di cui customer care, competenza e coerenza, sono i tre principi cardine che, come le punte della "stella d'argento", non possono mai mancare.

Nei primi anni del 2000 Comer Sud amplia la propria offerta diventando concessionario smart, la "city car" che consente di raggiungere, nonostante le piccole dimensioni, grandi traguardi. In poco tempo l'azienda espande il suo business in zone strategiche e facilmente accessibili in tutta la regione Sicilia: da Catania e Misterbianco a Palermo passando per Agrigento, Caltanissetta a Marsala nel Trapanese fino ad arrivare a Saponara nel Messinese, collocandosi in maniera capillare su tutto il territorio regionale. Di seguito si specializza in attività

correlate, proponendo al cliente servizi personalizzati a 360 gradi: dalla consulenza commerciale ai servizi finanziari, dall'assistenza alle officine, dalla vendita ricambi alla carrozzeria industriale e service 24 ore su 24 per veicoli industriali, commerciali e vetture.

Per essere al servizio completo dei clienti l'azienda si afferma anche nella vendita di usato multibrand, sia di vetture che di veicoli commerciali e industriali. «Non esiste una soluzione valida per tutti, ma per tutti c'è una soluzione». Questo è il motto che l'azienda ha portato avanti confermandosi un'interessante realtà nel panorama siciliano. Dopo anni di esperienza maturata con il noleggio a breve, Comer Sud si specializza anche nel servizio di noleggio a lungo termine acquisendo una nuova quota di mercato.

Qual è il segreto del successo? Sistemi di qualità certificati e la costante spinta innovativa nella gestione delle attività aziendali e soprattutto particolare attenzione viene posta alla formazione del proprio personale che, sempre aggiornato sulle novità del mercato, offre alla propria clientela un servizio su misura, instaurando un rapporto umano basato su lealtà e cordialità.

Esperienza, passione, innovazione, qualità e garanzia sono le parole chiave che hanno accompagnato negli anni l'azienda verso il suo successo.

Dunque, in Comer Sud la prima regola è la soddisfazione del cliente. Oggi Comer Sud con il marchio Nissan raggiunge un'altra importante tappa prefissandosi un duplice obiettivo: aumentare volumi e fatturato, ma soprattutto acquisire una nuova clientela a cui garantire tutte le aspettative attese.

## La seconda generazione del motore da 12,8 l farà risparmiare all'Actros un ulteriore 3% di gasolio.

Venite a provarlo negli showroom di Comer Sud

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Comer Sud S.p.A.

Concessionaria Ufficiale di vendita e assistenza Mercedes-Benz

Catania

Via Melilli 10  
Tel. 0957567611

Agrigento

C. da S. Benedetto (Z.i.)  
Tel. 0957567611

Palermo

Via Pecoraino 49  
Tel. 091393387

www.comersud.com - www.comersud.mercedes-benz.it

# I figli "reclamano" la moto E il dilemma dei genitori dire sì o no alla richiesta?

Per i nostri ragazzi si tratta del primo sogno  
Ecco perché bisogna ragionare senza pregiudizi

Il primo mezzo di spostamento che i figli adolescenti, maschi e femmine sognano è il motorino.

Non c'è ragazzo che non sia stato ore a contemplare il motorino di un amico, che non abbia invidiato chi lo ha avuto prima di lui e che non abbia cercato di convincere i genitori del bisogno imprescindibile di "possederne uno".

La richiesta di avere un motorino viene invece avvertita dai genitori come una spina nel fianco, qualcosa che getta improvvisamente nel



panico, qualcosa che, se non l'avessero ricevuta, sarebbe stato meglio perché avrebbe consentito loro di dormire sonni più tranquilli. Alcuni genitori dicono di no, altri tentennano e cercano di procrastinare il momento dell'acquisto, altri sostengono che, siccome il motorino si può utilizzare solo d'estate, è meglio aspettare di prendere la patente per poi acquistare la macchina a 18 anni, questo perché l'auto viene vista come un mezzo più sicuro della moto, anche se i dati confermano che non è affatto vero.

Sicuramente è invece un mezzo che dà energia, è un mezzo "giovanile" nel senso più puro della parola, il vero primo passo verso la libertà e verso la socializzazione. Il motorino alimenta un'immagine di sé selvaggia e poco inquadrata, ma, soprattutto, consente le prime vere scappate lontano dalla casa genitoriale.

Il motorino dunque resta qualcosa di importante per un ragazzo e, se non lo possiede, si sente "tagliato fuori" dal mondo dei "pari" e

quindi emarginato da quanto di più interessante può offrire la vita a quell'età. Chi non si è fermato a vedere un gruppetto di ragazzi ai giardinetti, tutti in sella al loro motorino spento, tutti ciondolanti, ma incapaci di lasciarlo e di scendere anche solo per un attimo? È un simbolo che serve al ragazzo per aumentare la sua popolarità nel gruppo, per sentirsi valorizzato dagli altri e più grande, per far colpo sulle ragazze, è anche una spinta forte verso un'autonomia che in realtà è ancora lontana a venire, ma che si comincia a manifestare con un graduale uscire dal controllo genitoriale.

I genitori ovviamente faranno le loro scelte in base alla loro mentalità. E' però utile ricordare che tutti siamo stati giovani e che il motorino tutti lo avremmo desiderato e bisogna inoltre capire che non è non possederlo che si elimina il pericolo: infatti, i ragazzi che non lo hanno

no finiscono per andare su quello degli amici e quindi, il pericolo non cambia. Sarebbe invece bene lavorare sulla responsabilità che avere un motorino comporta e sull'educazione stradale che bisogna seguire e rispettare si possono mettere regole ferree circa il suo uso punendo con il ritiro del mezzo gli abusi e il non rispetto della velocità e delle regole della prudenza. Questa modalità tende a lavorare sulla maturazione del ragazzo facendogli al tempo stesso comprendere che ogni nuovo passo verso l'autonomia deve comportare anche un passo verso la responsabilità.



Si o no alla richiesta del motorino da parte dei nostri figli? Alcuni genitori dicono di no, altri tentennano e cercano di procrastinare il momento dell'acquisto, altri sostengono che, siccome il motorino si può utilizzare solo d'estate, è meglio aspettare di prendere la patente per poi acquistare la macchina a 18 anni, questo perché l'auto viene, erroneamente, vista come un mezzo più sicuro della moto

#### CENSIS: STUDENTI IN STRADA, "SOLO", IL 68,4% PROMOSSO

Solo il 68,4% dei giovani utenti della strada sarebbe promosso se i loro comportamenti alla guida e alla propensione al rischio fossero valutati come a scuola. Si tratta di quel 68,4% prudente nella guida e sensibile alle norme di sicurezza, contraddistinti da un comportamento responsabile e da una buona conoscenza dei rischi associati all'ambiente della mobilità. Ma c'è anche un 30,3% che sarebbe "rimandato". Si tratta di persone che hanno una scarsa esperienza nella guida e un rispetto incostante delle regole, che si traducono in comportamenti spesso inadeguati. Ma vi è un 1,2% che sarebbe bocciato, almeno 30 mila giovani che circolano per le strade e che costituiscono un vero e proprio pericolo per sé e per gli altri, avendo dimostrato una insufficiente conoscenza del Codice e attuando comportamenti decisamente imprudenti. Si tratta del risultato di una ricerca del Censis. Il programma ha visto il coinvolgimento di tutte le scuole secondarie italiane del Paese per la somministrazione di un Test di autovalutazione ai 2,6 milioni di studenti, e il monitoraggio quinquennale dei comportamenti di mobilità e della cultura della sicurezza stradale di un campione rappresentativo dei giovani italiani.

#### LE STATISTICHE

## Rispettare le regole taglia la probabilità di fare un incidente

Un terzo dei giovani italiani (13-19 anni) è stato coinvolto in almeno un sinistro stradale. In particolare, quasi il 20% dei ragazzi che si sposta nel traffico con ciclomotori e scooter è rimasto vittima di un incidente, e 7 volte su 10 gli infortuni in motorino hanno avuto come conseguenza il ferimento della persona (in particolare, hanno provocato lesioni gravi e invalidanti nel 6,7% dei casi). I fattori alla base della elevata vulnerabilità dei giovani sulla strada sono diversi. C'è l'alto grado di motorizzazione precoce, prevalentemente "a due ruote", dal momento che in città



6 giovani italiani su 10 utilizzano il motorino; l'elevata esposizione al rischio a causa di comportamenti inadeguati: 3 ragazzi su 10 non attraversano la strada sulle strisce pedonali, l'8% del campione ammette di non usare mai il casco (quota che sale al 22,3% al Sud) e quasi un quarto afferma di indossarlo solo perché teme di incorrere nella sanzione, 6 giovani su 10 circolano in due sul motorino (al Sud si arriva all'83,5%). Il 16,4% degli studenti ammette di guidare anche in stato di ebbrezza, e tale quota sale al 22,9% tra i soggetti maschi; un quarto dei giovani italiani non comprende o non interpreta nella maniera corretta gli articoli del Codice, ma un ragazzo su 10 rispetta le regole solo perché teme le multe; il 22,6% del campione non si cura di fare una regolare manutenzione del motorino assicurandosi dell'efficienza di funzionamento. Il 18,6% degli studenti manifesta piena soddisfazione per l'insegnamento dell'educazione stradale impartito nel proprio istituto scolastico, a fronte di una quota, pari all'11,9%, costituita dai ragazzi che lamentano l'inadeguatezza del corso di formazione frequentato. La grande maggioranza del campione (il 69,5%), tuttavia, dichiara che finora nella propria scuola non è stata ancora programmata nessuna lezione di educazione alla sicurezza stradale.

#### DALLA PARTE DEGLI ADOLESCENTI

## «Vi dico perché il motorino è indispensabile»

Seguendo il punto di vista di un adolescente, il dilemma non esisterebbe nemmeno: «Il motorino è indispensabile per un ragazzo della mia età in città».

«Dopotutto - spiega Francesco, studenti del secondo anno dello Scientifico - di questi tempi, occorre possedere un efficiente mezzo di trasporto per potersi spostare con facilità da un posto all'altro. E va detto che esistono anche numerosi argomenti a favore di questa mia tesi».

Se si prova a chiedere quali siano questi "numerosi argomenti" Francesco sembra accendersi: «Il motorino - spiega - consente spostamenti veloci, soprattutto in confronto alla bicicletta, l'unico mezzo alternativo ad esso che possiamo utilizzare noi giovani, a so-

li 15 anni. Permette di avere una maggiore indipendenza, in quanto non si deve più dipendere dai genitori, per quanto riguarda gli spostamenti. Inoltre, questi ultimi, avranno anche un vantaggio economico, in quanto risparmianno sulla benzina per l'auto, il quale prezzo, negli ultimi tempi, è salito alle stelle. Questo mezzo di trasporto è molto semplice da guidare, e nelle scuole medie si tengono corsi gratuiti o comunque a basso costo».

E questa è solo la prima parte, quella che serve a convincere i genitori che alla fine conviene anche a loro. Ma poi c'è la seconda parte: quella del punto di vista degli adolescenti.

«Non bisogna tralasciare il bisogno psicologico - dice Francesco - di appartenere ad un

gruppo. Ciò però è difficile che accada, se non si possiede il motorino. Inoltre, per chi per recarsi a scuola o in qualsiasi altro posto utilizza i mezzi di trasporto pubblici, possedere un adeguato mezzo di trasporto è alquanto vantaggioso, anche solo per il fatto di non dover salire su pullman polverosi e affollati. Molti adulti, però, non sono dello stesso parere per vari motivi. C'è un elevato rischio di fare incidenti che possono provocare danni a sé stessi o agli altri. Spesso i genitori, più che non fidarsi dei figli e del loro senso di responsabilità, non hanno fiducia negli altri guidatori che circolano per la strada. Un altro svantaggio è che il motorino ha un costo elevato, ed altrettanto elevato è il costo della sua manutenzione».



#### LE SCUOLE GUIDA

## «Pretendere istruttori preparati e controlli regolari»

Le autoscuole italiane hanno una grande responsabilità nei confronti dei motociclisti: hanno il compito di formare le basi per rendere indipendente e sicuro l'individuo che, da lì a poco, si muoverà sulle strade in totale autonomia. Guidare sicuri da maggiore consapevolezza.

L'autoscuola fornisce tutte le linee guida per rispettare il Codice della strada. Ma oggi, in moltissimi casi, l'autoscuola è vista più come una tassa per l'ottenimento della patente, che come un centro specializzato a cui affidarsi per imparare a guidare moto e scooter. Tanto per cominciare, non è previsto l'obbligo da parte degli istruttori di assistere l'allievo, come accade invece per il conseguimento della patente dell'auto. Mol-

ti istruttori, per quanto riguarda le patenti per la moto, appaiono scarsamente specializzati nella materia delle due ruote, ma impartiscono anche consigli pericolosi da seguire.

La prima formazione dei motociclisti è ultra importante, occorre davvero poco per offrire loro gli strumenti utili a guidare con la massima consapevolezza. Gli esercizi sul piazzale con i cononi sono utili, ma non basta soltanto superare la prova per ritenere idonei gli allievi: conta molto di più conoscere il metodo con cui si effettuano determinate manovre, in modo che, anche se ripetute, il risultato sia sempre lo stesso. La sensazione poi è che l'esame finale sia sempre frutto di una botta di fortuna legata anche al tipo di motocicletta che si guida. I numeri ri-

feriti ad incidenti e vittime confermano che spesso chi guida su due ruote non è in grado di gestire pericoli e situazioni, e che nella stragrande maggioranza dei casi i motoveicoli coinvolti sono tecnicamente «imperfetti»: gomma liscia, luce fanale non funzionante, pastiglie freno consumate, sospensioni in cattivo stato.

Ma va detto che la fascia più a rischio non è, come si potrebbe immaginare quella degli adolescenti, ma la fascia 35-45 anni, cioè quella dei nuovi motociclisti di oggi. La sorte peggiore si incontra sempre nei centri abitati. Le prime giornate di sole corrispondono purtroppo alle prime tragedie riportate dai quotidiani, dove il "centauro" è spesso protagonista. Quindi è per questo che è auspica-

bile rivolgersi ad una autoscuola che abbia istruttori autorizzati e formati e che magari offrano una didattica ridisegnata alla epoca in cui viviamo, mettendo a disposizione istruttori preparati e competenti che insegnino a frenare correttamente, a scalare le marce e le giuste traiettorie, a vestirsi con casco e parascioma, a raccontare per esempio che le strisce bianche, quando piove, sono pericolose. E' assurdo che i neopatentati non sappiano come si usa la moto alle bassissime velocità, per affrontare le rotatorie, le inversioni di marcia o i tornanti. Le autoscuole, dal canto loro, dovrebbero essere indotte ad abbandonare, se occorre, i vecchi rottami disponibili a noleggio, mal funzionanti e con le gomme sgonfie. La sicurezza parte da qui.



## [ MINICAR ]

MONDO  
trasporti

**L**e microcar sono delle auto dalle dimensioni molto piccole, più piccole anche delle cosiddette city car, con cilindrata inferiore ai 50 cc, catalogati come quadricicli leggeri o quadricicli pesanti, in base alla potenza in kW – rispettivamente inferiore ai 4 e ai 15 kW.

Nel dettaglio, può essere utile citare l'articolo 53 del codice della strada, che equipara i quadricicli ai motoveicoli, pur avendo quattro ruote, come si legge al punto "h": quadricicli a motore: veicoli a quattro ruote destinati al trasporto di cose con al massimo una persona oltre al conducente nella cabina di guida, ai trasporti specifici e per uso speciale, la cui massa a vuoto non superi le 0,55 t, con esclusione della massa delle batterie se a trazione elettrica, capaci di sviluppare su strada orizzontale una velocità massima fino a 80 km/h.

Le caratteristiche costruttive sono stabilite dal regolamento. Detti veicoli, qualora superino anche uno solo dei limiti stabiliti sono considerati autoveicoli.

Dagli anni Novanta molte cose sono cambiate rispetto ad esempio alla macchina a tre ruote che negli episodi di Mr. Bean si ribalta sempre.

Il mercato offre davvero molti modelli diversi, sempre più interessanti.

Contrariamente a quello che si può pensare, per guidare una minicar è necessario il possesso della patente di guida, e per la precisione della Patente AM se si tratta di un quadriciclo leggero, che è equiparato ad un ciclomotore, o della Patente B1 per i quadricicli pesanti, quindi quelli con potenza inferiore ai 15 kW.

La Patente AM è stata introdotta in sostituzione del cosiddetto "patentino" nel 2013 quando l'Italia ha recepito la Direttiva comunitaria che riportava misure atte alla omologazione dei titoli di guida nei Paesi membri dell'Unione Europea.

A differenza del vecchio patentino, la Patente AM è considerata una patente a tutti gli effetti, di conseguenza adotta il sistema a punti ed è riconosciuta come documento d'identità.

Quando si parla, quindi, di guida di microcar senza patente lo si fa in modo improprio ed in relazione al vecchio patentino che, non essendo a tutti gli effetti una patente, poteva generare questa confusione.

Le microcar hanno molti vantaggi, a cominciare dalla praticità di muoversi in città agevolmente e trovare parcheggio con facilità. Ma il prezzo non è proporzionato alle dimensioni. Mentre per l'acquisto di un ciclomotore si può arrivare a spendere dai 2 mila euro a salire, per una microcar la spesa è nettamente più elevata e si parte da almeno 9 mila euro.

Non proprio poco, considerando che con quella cifra spesso si riesce a comprare anche una piccola utilitaria, magari sfruttando incentivi e sconti vari. Spesso, però, la scelta della microcar è dettata da esigenze precise, come ad esempio l'assenza di un garage al coperto nel quale parcheggiare in sicurezza uno scooter, oppure la necessità di recarsi a scuola o in una stazione dei treni o degli autobus con mezzi propri, e parcheggiare un ciclomotore in strada può essere pericoloso ed esporre il veicolo a furti, oltre che alle intemperie.

Certo, diecimila euro è una cifra importante, soprattutto se si pensa che nel giro di 3-4 anni l'adolescente raggiungerà l'età minima richiesta per conseguire la patente B, che gli consentirà di guidare una "semplice" automobile, ecco perché molti optano per l'acquisto di una minicar usata, per risparmiare ed evitare una spesa che non riuscirà ad ammortizzare nel tempo.

Comunque sia, ed a dispetto di quello che si può pensare, le minicar non si sono diffuse solo tra gli adolescenti, ma anche tra gli adulti (tra gli anziani), in particola-

# Il fenomeno delle minicar quelle moto a quattro ruote che vanno di moda tra i più giovani Tra costi e sicurezza, ecco i pro e i contro



Le minicar sono sempre più diffuse e non solo tra i più giovani. Ma serve la patente AM e questo fa sì che si abbia più consapevolezza della sicurezza e del Codice della strada

re tra quelli a rischio sospensione patente e alla perdita di molti punti.

Con l'introduzione della Patente AM, però, il fenomeno si è un po' ridotto, anche se molti adulti continuano a preferire questa tipologia di veicolo per una serie di vantaggi innegabili: l'accesso alle zone a traffico limitato, la possibilità di parcheggiare nei posti riservati ai motocicli, la circolazione nelle giornate di blocco del traffico, ma soprattutto per i consumi molto ridotti.

Uno dei punti su cui si discute spesso quando si parla di minicar è quello relativo alla sicurezza.

O almeno è il problema che si pongono gli utenti interessati all'acquisto di una microcar, in particolare i genitori che stanno pensando di comprarla per i figli e sono

ovviamente preoccupati per la loro sicurezza e incolumità. Su questo tema esistono vari punti di vista, spesso contrastanti.

In effetti, mentre quasi tutti sostengono che l'aver quattro ruote conferisca maggiore stabilità al veicolo rispetto ad averne due o tre, non c'è unità di vedute rispetto alla sicurezza in caso di incidente.

Bisogna ammettere però che negli ultimi anni le case produttrici hanno fatto degli sforzi considerevoli per rendere le microcar sempre più sicure e robuste, dotandole di cinture di sicurezza, sistemi frenanti più performanti, pneumatici e cerchi più ampi, ed in effetti la qualità generale è nettamente migliorata.

Resta il fatto, però, che sono vetture molto piccole e leggere, quindi presentano senza dubbio delle criticità, ma non più di uno

scooter di una motocicletta. Inoltre, va anche valutato l'illimitato di velocità di 45 km/h, che riduce i rischi, ed il fatto che, essendo chiusa, chi è alla guida non rischia di cadere o perdere l'equilibrio.

La questione sicurezza si lega a doppio nodo con la sottoscrizione di una polizza assicurativa, perché essendosi diffusa in passato l'etichetta di veicoli poco sicuri, le microcar hanno iniziato a godere di una cattiva reputazione nel mondo assicurativo, facendo schizzare il costo dei premi annuali.

A peggiorare la situazione il fatto che, negli anni le microcar sono andate letteralmente a ruba, nel senso che si sono registrati numerosi furti, che hanno reso molto difficile attivare una assicurazione furto e incendio da associare alla RCA.

## LA SCHEDA

## Con un litro di carburante percorre 35 km

**L**e Minicar sono quadricicli leggeri con motori veramente ecologici, visti anche i consumi estremamente ridotti (35 km/l), la cui massa (a vuoto) è inferiore o uguale a 350 kg e con motori solitamente diesel la cui potenza massima è di 4 kw e la velocità massima è pari a 45 km/h.

Ci sono inoltre i quadricicli pesanti, cioè con massa (a vuoto) di 400 kg (550 kg per i Minitruck) esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici e con motori di potenza massima pari a 15 kw. L'abitacolo interno può ospitare solitamente un massimo di due persone (ma c'è qualche eccezione a 4 posti). In Italia è consentita la guida delle Minicar "leggere" a partire dai 14 anni, previo conseguimento del patentino per ciclomotori, mentre i modelli più "pesanti" possono essere guidati solo dagli over 16 con patente A1, ovvero quella per ciclomotori da 125 centimetri cubici.

La genialità delle Minicar o dei Minitruck e, in generale, della tipologia di veicoli con dimensioni estremamente ridotte, sta nel fatto che consentono di venire utilizzate comodamente soprattutto nelle grandi città, perché uniscono la praticità di una moto al comfort e alla sicurezza di cui è dotata un'auto, con inoltre il vantaggio di poter essere parcheggiate nelle aree riservate ai motocicli e di godere di libero accesso gratuito in molti centri urbani e storici.

È per questo che il mercato delle Miniauto non ha mai conosciuto la crisi: il loro fascino è indiscutibile, soprattutto per i più giovani.

Le Minicar e le Miniauto hanno avuto così tanto successo nel corso degli anni che qualcuno ha pensato di applicare lo stesso principio di realizzazione anche agli autocarri e sono nati così i primi Minitruck, ovvero autocarri di piccole dimensioni, estremamente ergonomici per tutte quelle persone che con questi veicoli lavorano trasportando merci. I minitruck sono l'ideale in città come anche in paesi di montagna con viabilità difficoltosa a causa di strette e vicoli dalle dimensioni ridotte, grazie proprio alla loro versatilità permettendo così di consegnare più facilmente le merci direttamente al destinatario.

La guida senza patente non è più un'utopia: Minicar o Miniauto e Minitruck rappresentano la realizzazione dei nostri desideri e di chi non vuole rinunciare al comfort di un'auto. E inoltre ogni modello ha la possibilità di essere personalizzata secondo le proprie esigenze. Queste piccole auto possono essere definite un investimento sicuro per chi vuole muoversi in totale autonomia, guidando un veicolo attento sia alla bellezza della carrozzeria che alla sicurezza stradale. Ecco perché molti genitori preferiscono la maggiore sicurezza della minicar alla tradizione della moto.

**Tra i vantaggi anche la possibilità di accedere nelle zone a traffico limitato anche nelle ore di divieto e la facoltà di parcheggiare nei posti riservati alle motociclette e agli scooter**

**CSA**  
Centro Servizi per le Autoscuole

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

DALLA SIMULAZIONE  
ALLA REALTÀ  
IN POCHI PASSI

Cell. 335.5238362 - Cell. 346.5604150  
info@drivescuolaguida.it

www.consortio-csa.it      www.drivescuolaguida.it

VENDITA MINICAR • NUOVO E USATO • RICAMBI • MECCANICA • CARROZZERIA • ACCESSORI

I nostri partner:

**CENTRO MINICAR**

I nostri partner:

**AIXAM**  
Nuova City Black Edition  
€ 11.599  
con tablet e retrocamera posteriore

**MINAUTO**  
Nuova Miniauto Eco  
€ 8.499  
l'essenziale per una minicar

Viale Europa, 5/A San Gregorio (CT) • Tel. 095 7212624  
www.centrominicar.net e-mail: centrominicar@virgilio.it

# Il check up obbligatorio per la nostra automobile Ecco le regole e gli intervalli

## Prima verifica dopo quattro anni, poi ogni due

**L**a revisione auto è un controllo obbligatorio previsto dal Codice della Strada sui veicoli a motore, finalizzato a verificarne le condizioni di sicurezza, il livello di emissioni inquinanti e la rumorosità. Ma qual è il costo della revisione auto? E qual è la scadenza? Che differenze ci sono rispetto al tagliando?

La revisione auto è un po' come una visita che il meccanico deve fare per controllare lo stato di salute della tua vettura perché racchiude una serie di controlli obbligatori per legge a cui l'auto deve essere sottoposta. Si può scegliere sia l'officina di fiducia o quella consigliata dalla casa madre, ma l'intervallo non cambia: ogni 4 anni si deve prendere un appuntamento e far monitorare la propria auto sotto l'aspetto della sicurezza, dei consumi e dell'ambiente.

Ma in cosa consiste la revisione vera e propria? Qual è la differenza tra la revisione e il tagliando? Revisione e tagliando non sono la stessa cosa. La revisione è un controllo obbligatorio previsto dalla Motorizzazione Civile, con il quale si certifica che il veicolo sia idoneo a circolare in tutta sicurezza e che i parametri, come la rumorosità e i consumi, siano all'interno dei limiti di legge. La revisione auto va fatta, la prima volta, dopo 4 anni dall'immatricolazione del veicolo e ogni 2 anni per le volte successive. In entrambi i casi il termine ultimo è entro la fine mese in cui si è fatta la prima immatricolazione. Quindi se, ipoteticamente, hai immatricolato la vettura a giugno del 2016, la prima revisione auto: ag-



giungi 4 anni, la scadenza sarà entro giugno 2020; le successive: aggiungi 2 anni di volta in volta, la scadenza sarà entro il 30 giugno 2022, 30 giugno 2024 e via discorrendo.

Tutte queste scadenze sono valide non solo per le auto, ma anche per moto, scooter, camper, furgoni, camion e rimorchi non superiori a 3,5 tonnellate. Per questi ultimi, e per i veicoli con più di 9 posti (minibus, autobus) o ambulanze e pullman la revisione è annuale.

Per riassumere siamo davanti a quattro categorie di revisione a seconda del mezzo:

revisione periodica: è obbligatoria per gli autoveicoli con massa minore

o uguale a 3,5 tonnellate. Le scadenze sono quelle appena descritte ovvero 4 anni dopo la prima immatricolazione e 2 anni a seguire; revisione annuale: indicata per gli autoveicoli con massa maggiore a 3,5 tonnellate (indipendentemente dal loro uso), per i taxi, autobus, autoambulanze e veicoli a noleggio con conducente; revisione biennale: obbligatoria per gli autoveicoli d'epoca o di interesse storico e per tutta la categoria di veicoli atipici; revisione straordinaria: si tratta di un controllo straordinario che può essere richiesto dall'Ufficio Dipartimento dei Trasporti Terrestri in seguito ad un incidente. La segnalazione è a cu-



La revisione è diversa dal tagliando: la prima è obbligatoria ed ha delle scadenze previste dalla legge, il secondo non è obbligatorio ed ha degli intervalli stabiliti a seconda del chilometraggio o degli anni a seconda delle indicazioni della Casa automobilistica.

ra della Polizia che accerta l'atto.

La revisione serve a verificare che le condizioni di omologazione iniziale dell'auto siano mantenute nel tempo. Nello specifico si verifica: il funzionamento freni; la fluidità dello sterzo; che la visibilità sia ottimale; il funzionamento impianto elettrico; l'usura delle assi pneumatici e delle sospensioni; l'integrità del telaio; la regolarità dei rumori e gas di scarico; gli equipaggiamenti omologati. Al termine della revisione viene rilasciata un'etichetta con scritto "Regolare" da applicare sulla carta di circolazione.

Le bombole di GPL invece non vanno revisionate. Può sembrare as-

surdo ma la normativa di sicurezza che sta dietro a questa scelta è molto precisa e obbliga all'installazione nativa sull'impianto di dispositivi che rendano sicure le auto anche in caso di incidente o incendio grazie ad alcune elettrovalvole che gestiscono il flusso di gas. In sostanza le bombole di GPL non vanno revisionate ma bensì sostituite dopo 10 anni di utilizzo dalla prima immatricolazione sia in caso di allestimento originale che aggiuntivo. Il costo per questo tipo di intervento va dai 300 ai 500 euro, in relazione alle scelte del meccanico.

Il discorso per le auto a metano cambia perché oltre alla classica re-

visione, se ne aggiunge una specifica per le bombole suddivisa in due tipi: per le bombole omologate secondo la normativa nazionale si calcolano 5 anni dalla prima immatricolazione o installazione impianto; per quelle omologate secondo la norma europea si calcolano 4 anni dalla prima immatricolazione o installazione impianto. Il costo per l'utente è zero, o almeno, la revisione è gratuita e bisogna gestire solo gli eventuali costi di manodopera che sono a discrezione del meccanico. Proprio questi ultimi rischiano di diventare esosi se si pensa che la cifra media è di 150 euro arrivando anche a 400-500 euro in base al numero di bombole interne.

## LA CNA HA CHIESTO UN ADEGUAMENTO

**P**otrebbero arrivare degli aumenti nelle tariffe della revisione auto che sono bloccate da 12 anni.

La Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa ha per esempio chiesto a gran voce un aumento dei costi.

Un aumento, secondo l'organizzazione che tutela il mondo dell'artigianato, che è necessario in virtù del nuovo protocollo informatico introdotto dalla Motorizzazione e che ha comportato per i centri autorizzati un ingente investimento da punto di vista tecnologico.

«Adeguarsi ai canoni di sicurezza imposti dal nuovo protocollo informatico della motorizzazione» dice la Cna - ha comportato

## E all'orizzonte c'è un aumento delle tariffe

consistenti investimenti che ora però devono avere il giusto riconoscimento».

La Cna rivendica al Governo un «dovuto e quanto mai necessario» incremento delle tariffe e si impegna, attraverso una petizione, a coinvolgere anche gli iscritti alle altre associazioni artigiane del Belpaese chiedendo sostegno. Oggi il costo di una revisione auto è di circa 70 euro che, con l'eventuale aumento di 10 euro ipotizzato, arriverebbe a 80.

Il tagliando è invece il controllo previsto dalla casa madre, al fine

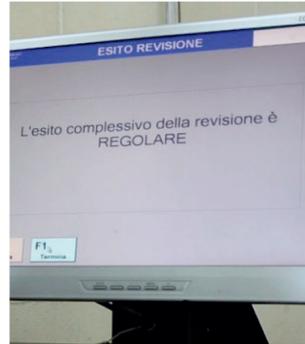
di esaminare lo stato di usura delle componenti meccaniche e elettriche dell'auto.

In breve: la revisione ha scadenze temporali indicate dalla legge ed è sempre obbligatoria, mentre il tagliando ha scadenze chilometriche determinate dal produttore e non è obbligatoria.

Ma quanto costa la revisione auto? Le possibilità sono due: revisione auto presso gli uffici della Motorizzazione Civile dove, per essere ammessi, bisogna presentare una domanda su un modello disponibile online e negli uffici,

pagare un bollettino di 45 euro sul c/c 9001 intestato al Dipartimento Trasporti Terrestri (reperibile anche negli uffici postali); possedere la carta di circolazione originale; prenotare la revisione.

Si può anche fare la revisione in una officina autorizzata: la tariffa è fissata con un decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ammonta a 65, 68 euro (45 euro per il costo per la revisione del veicolo pagata all'officina; 9,90 euro per l'Iva al 22% a questo bisogna aggiungere 10,78 euro i diritti).



### I COSTI ATTUALI

Le possibilità per la revisione sono due: revisione auto presso gli uffici della Motorizzazione dove bisogna presentare una domanda su un modello disponibile online e negli uffici, pagare un bollettino di 45 euro sul c/c 9001 intestato al Dipartimento Trasporti Terrestri (reperibile anche negli uffici postali); possedere la carta di circolazione originale; prenotare la revisione.

Si può anche fare la revisione in una officina autorizzata: la tariffa è fissata con un decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ammonta a 65, 68 euro (45 euro per il costo per la revisione del veicolo pagata all'officina; 9,90 euro per l'Iva al 22% a questo bisogna aggiungere 10,78 euro i diritti).

095 S.R.L.  
INFO: 095.7164510  
331.8217286

**NON RISCHIATE LA SANZIONE!!!  
FATE LA REVISIONE**

**RICORDATE LA SCADENZA DELLA REVISIONE**  
4 anni dalla prima immatricolazione  
2 anni dall'ultima revisione



**CENTRO REVISIONI**

**AUTO AUTOCARRI MOTO MINICAR**

VIA M. R. IMBRIANI 194/198 CATANIA SEDE SECONDARIA - STRADALE GELSO BIANCO 11/13 CATANIA - MAIL: 095srl@gmail.com



## [ ASSISTENZA E REVISIONE ]

MONDO  
trasporti

# Il tagliando all'auto Un controllo periodico per evitare le "sorprese"

In genere il check up del veicolo si fa ad intervalli regolari "misurati" con i km percorsi o con gli anni

Il tagliando auto è il check up che ogni veicolo circolante dovrebbe sostenere periodicamente. Consente infatti di tenere sotto controllo le parti principali soggette ad usura, preservando lo stato di salute dell'auto e garantendo il mantenimento di tutti gli standard di sicurezza.

Alcune volte viene fatta confusione con la revisione ma si tratta di pratiche ben distinte e con finalità differenti.

Il tagliando auto è un controllo periodico in cui tutte i componenti che possono deteriorarsi con il normale utilizzo vengono ispezionati ed eventualmente sostituiti. Lo scopo è quello di intervenire sul veicolo prima che si manifestino problemi meccanici o mal-funzionamenti vari. Ecco perché tutte le varie case automobilistiche, a seconda del modello in questione, danno indicazioni precise sui tempi e i modi in cui devono essere fatti i controlli. Occorre anche tenere presente che spesso il secondo o il terzo tagliando di una vettura prevedono un check up più approfonditi dei precedenti. In linea di massima possiamo comunque generalizzare dicendo che in officina vengono controllati: cinghie di trasmissione, climatizzatore, pressione degli pneumatici e stato di usura (anche della ruota di scorta), stato di usura delle

pastiglie dei freni, sospensioni, funzionamento delle luci interne ed esterne, livelli dei fluidi dell'auto (in particolare olio, liquido refrigerante, liquido freni e detergente lavavetri), verifica di eventuali perdite nel motore, mancanza di acqua nel filtro del gasolio, marmitta.

Le scadenze sono stabilite in base a due parametri: il numero di chilometri percorsi e il tempo (in anni). Il tagliando auto va fatto al raggiungimento di uno dei due limiti fissati dalla casa madre e in base ad essi si possono distinguere: auto con tagliando ogni 15 mila / 20 mila km o 1 - 2 anni, auto con cambio olio ogni 15.000 km e tagliando ogni 30.000, auto con tagliandi cosiddetti long life ogni 30.000/50.000 km o 2 anni. In alcuni casi la centralina di bordo, anche grazie ad

alcuni sensori, è in grado di valutare automaticamente quando è necessario fare il tagliando. Su alcune auto nuove a volte è consigliato un controllo ad un intervallo ridotto, tuttavia a grandi linee quasi tutte case automobilistiche stanno parificando il primo tagliando a tutti gli altri. E' possibile rivolgersi a qualunque officina autorizzata, ma per non invalidare la garanzia è necessario rispettare il chilometraggio prescritto dal costruttore.



E' possibile rivolgersi a qualunque officina autorizzata, ma per non invalidare la garanzia è necessario rispettare il chilometraggio prescritto dal costruttore

## ECCHO PERCHÉ LA SCATOLA NERA È CONVENIENTE

La scatola nera per l'auto è un dispositivo satellitare che, se montato sul veicolo, monitora e registra tutte le informazioni sul mezzo e sul comportamento del suo conducente alla guida. Lo scopo principale di tale strumento è la riduzione delle frodi assicurative, dovute spesso alla falsa ricostruzione degli incidenti e tristemente diffuse nel nostro Paese. Questo permetterà di avere dati più precisi da valutare in caso di sinistro e la conseguente diminuzione delle truffe potrebbe portare a un calo dei costi dell'RC auto, con un beneficio evidente per il consumatore. I costi dell'installazione della scatola nera sull'auto possono variare, ma in genere le compagnie applicano uno sconto di circa il 10% sul premio assicurativo ai clienti che scelgono di montare la black box. Va detto che la scatola nera, oltre a incidere positivamente sul fenomeno delle frodi, funziona anche da segnalatore per il ritrovamento dell'auto in caso di furto e in genere permette di inviare richieste di soccorso stradale.

## GUIDA SICURA

# L'importanza dell'assistenza in caso di guasto

Piove, siete in auto, magari in viaggio e lontani da casa. Ad un certo punto il motore emette il suono tipico di un cedimento, inizialmente perde giri, poi anche potenza, la macchina rallenta, il veicolo si spegne.

Cosa succede? Succede che, nella migliore delle ipotesi, vi trovate in un centro abitato e potete chiedere aiuto. E nella peggiore delle ipotesi? Nella peggiore dell'ipotesi, se l'avrete sottoscritto in precedenza, ringrazierete il cielo di avere con voi una polizza per l'assistenza stradale.

Al pari della kaskoe della copertura furto e incendio, si tratta di una copertura assicurativa opzionale che ci consente di usufruire di una assistenza importante (attiva 24 ore su 24 e 7 giorni su 7 per tutto l'anno) quando siamo alla guida su strada.

Con una polizza per l'assistenza stradale avremo diritto al soccorso da parte di un carro attrezzi (ed in alcuni casi anche di un meccanico) in caso di sinistro, guasto o foratura che impedisca di fatto l'utilizzo del nostro mezzo. Nel caso in cui non sia possibile ripararlo in loco, sempre grazie all'assistenza stradale, avremo la possibilità di trasportare l'auto presso un centro assistenza, presso il meccanico più vicino oppure dal nostro di fiducia.

Una polizza assicurativa di questo tipo ci garantisce una tale assistenza su tutto il territorio nazionale, tanto sulle autostrade quanto sulle strade statali ed anche in campagna. Oltre all'assistenza in loco, una polizza del genere si fa carico anche di sostenere, al posto nostro, tutte le spese per la gestione dell'emergenza; dal carro attrezzi fino alle riparazioni in loco.



## UN'AZIENDA IN CAMPO DA MEZZO SECOLO



Da mezzo secolo leader nel mondo delle autoriparazioni, la "Barone Gomme" quest'anno compie 50 anni. Nata nel 1966 a Catania in via Antonino Longo al civico 68/74 e ad opera di Salvatore Barone; la ditta riesce sin da subito a soddisfare le prestazioni e le esigenze degli automobilisti del tempo, in quegli anni meno "severe" rispetto a oggi. Ciò nonostante, l'azienda è cresciuta costantemente sul mercato catanese, aggiornandosi e aprendosi alle nuove tecnologie.

Dal 1989 la direzione della "Barone Gomme" è stata presa dal figlio Paolo, da sempre supporto e artefice della realizzazione di uno staff tecnico di altissima specializzazione all'interno della ditta di famiglia che, già nel 1989, era la prima azienda a Catania totalmente computerizzata e impreziosita dal "reparto corse". Il 1999 è l'anno dell'espansione: per soddisfare le esigenze sempre crescenti della clientela, su una superficie di 3 mila metri quadrati è stato realizzato il centro più grande e tecnologicamente dotato dell'intera provincia di Catania - in via Musca-

# "Barone Gomme" non solo pneumatici

tello - con sofisticate apparecchiature di alta precisione. Nel 2013 l'officina meccanica è stata trasferita in via Morosoli al civico 6/8, dove oggi continua ad operare.

«La logica aziendale - dice Paolo Barone - è stata dedicata alla crescita, allo sviluppo e all'innovazione così da rimanere sempre competitivi nel mercato dei motori. Non solo. Oltre a un incremento dell'offerta, abbiamo puntato alla specializzazione del nostro staff e dei nostri servizi. La fidelizzazione della clientela è un traguardo sempre vivo. Non a caso il motto aziendale è "Barone Gomme, dal 1966 professione specialisti": con ciò abbiamo voluto sottolineare la rilevanza che diamo ai corsi di aggiornamento e formazione per offri-

re ai nostri clienti qualità e professionalità. Oggi c'è una concorrenza elevatissima messa in essere anche da chi non è specialista nel settore. Da noi la differenza è palese». Motore dell'azienda, infatti, è la volontà di garanzia e di efficienza della funzionalità del prodotto al 100%. La ditta, infatti, svolge tutti i servizi specializzati rivolti all'auto: dall'assistenza autorizzata e certificata alle revisioni, dalla preparazione di auto per uso sportivo ai servizi di officina meccanica ed elettrauto. E ancora, da "Barone Gomme" si possono scegliere e aver installati nella propria auto i migliori pneumatici, le migliori marmitte, gli antifurti satellitari di ultima generazione, i migliori ammortizzatori, le catene per la ne-

ve, i cerchi in lega e tutti gli accessori - sportivi e non - per rendere più nuova e bella la propria auto. Nell'azienda catanese si possono trovare svariate tipologie di pneumatici: per motociclette e scooter, per auto e per SUV. Tra l'altro, avvalendosi delle più prestigiose marche di pneumatici come Michelin, Goodyear, Bridgestone, Firestone, Continental, Uniroyal, Dunlop, Yokohama, Pirelli, Metzeler e O.Z. Racing, "Barone Gomme" è in grado di assicurare prodotti di alta qualità adatti ad ogni esigenza. Agli amanti della guida sportiva e delle gare automobilistiche, sono garantiti ottimi prodotti della Michelin - marca preferita dall'azienda per il settore sportivo - assistenza garantita e le migliori soluzioni in termini di tenuta di strada e funzionalità. Inoltre, "Barone Gomme" è convenzionata con tutte le società di leasing e noleggio presenti sul mercato (Savarent, Arval, EuropeCar, Leasys), offrendo alla propria clientela la possibilità di finanziamenti e di formule di pagamento rateali personalizzate.

PIERANGELA CANNONE

**Barone**  
GOMME  
50°  
ANNIVERSARY

Barone Gomme  
Via Antonino Longo, 68/74 - Catania  
Tel: 095 446028 - Fax 095 446164

Via Morosoli, 6/8 - Catania  
Tel: 095 449150 - Fax 095 449611

Una storia lunga 50 anni...

# Gli pneumatici fuori uso una risorsa anche in Sicilia Nel 2015 più centri di raccolta

## Rapporto annuale di Ecotyre: i punti sono raddoppiati

I dati della raccolta, del trattamento e del recupero degli Pneumatici Fuori Uso (i PFU) hanno registrato nel 2015 un risultato positivo.

E' quanto si evince dalla pubblicazione del Rapporto annuale di attività del Consorzio Ecotyre insieme al primo bilancio sul progetto PFU Zero. La raccolta in Italia ha visto un incremento del 7,6% rispetto al 2014 con un quantitativo totale raccolto pari quasi a 49 mila tonnellate. Considerando l'andamento di raccolta per il 2015, i picchi più importanti si sono registrati nei mesi di maggio-luglio e novembre-dicembre, in concomitanza con le fasi di maggiore attività dei gommisti per il cambio pneumatici estivi-invernali. Aumentano anche i punti di raccolta: Nel 2015 si è registrato un incremento del 23 per cento.

I dati di crescita più rilevanti hanno interessato le Isole, con aumenti del 95% (Sicilia) e del 113% (Sardegna), oltre al Piemonte con un +107%. A confermare l'importante crescita riscontrata nel 2015 vi sono anche le missioni di ritiro, aumentate del 7,6% rispetto all'anno precedente. Le operazioni effettuate infatti sono passate dalle 21.034 del 2014 alle 22.625 dell'ultimo anno.

Le Regioni in cui si raccolgono di più sono il Piemonte, la Lombardia e il La-



zio seguito a brevissima distanza dall'Emilia Romagna. Considerata l'importanza strategica del recupero degli PFU nel processo di gestione, EcoTyre ha deciso di avviare rapporti di partnership con strutture di eccellenza, in particolare 21 impianti, nell'ambito del trattamento degli pneumatici.

Le classi di pneumatici fuori uso - secondo la gestione EcoTyre - sono

quattro: la classe 1 relativa agli pneumatici per auto e moto con un peso inferiore a 20 kg; la classe 2, di cui fanno parte i pezzi da oltre 20 kg come quelli per gli autocarri; la classe 3 relativa agli pneumatici con peso fino a 300 kg; infine la classe 4 riguardante quelli con peso superiore ai 300 kg. Va detto che con quasi 29 mila tonnellate la classe 1 rappresenta il 75% dei PFU



In Italia nel 2015 sono state raccolte quasi 49 mila tonnellate di pneumatici fuori uso, tre quarti dei quali provenienti da auto e moto. Ma i centri di raccolta sono aumentati e le migliori performances sono quelle della Sicilia (+95%) e della Sardegna (+113%)

gestiti (circa il 76,4% del totale).

PFU Zero è invece il primo progetto nazionale di mappatura dei depositi abbandonati di PFU e ha l'obiettivo di individuare, attraverso le segnalazioni di enti locali, associazioni e cittadini, situazioni di abbandono. Collegandosi al sito internet dedicato ([www.pfuzero.ecotyre.it](http://www.pfuzero.ecotyre.it)) è possibile segnalare tali casi, contribuendo ad

arricchire il database dei depositi. Ogni anno EcoTyre dedica una parte del proprio avanzo di gestione alla bonifica di alcuni dei depositi segnalati attraverso PFU Zero. Gli interventi di raccolta sono svolti in modalità gratuita e senza alcun costo per le Amministrazioni locali. In meno di tre anni di attività sono stati raccolti oltre un milione di PFU attraverso circa 70 in-

terventi straordinari in tutta Italia. PFU Zero ha peraltro attivato collaborazioni con le maggiori associazioni ambientaliste: con Legambiente per "Puliamo il Mondo" e con Marevivo per il progetto "PFU Zero nelle Isole Minori" che prevede il recupero a terra e sui fondali marini degli PFU abbandonati presso le isole minori del nostro Paese.

## IL CONVEGNO SU LOGISTICA E INTERMODALITÀ ORGANIZZATO DALL'UNIVERSITÀ DI CATANIA

La piattaforma logistica del Mediterraneo deve strategicamente prevedere la creazione di un asse Catania-Augusta, grazie a una governance integrata che possa coordinare il complesso settore dei trasporti, oggi in forte crescita soprattutto in Sicilia. E' quanto emerso nel corso di un convegno sulla logistica e sulla intermodalità che si è svolto nei giorni scorsi co-organizzato dall'Università degli Studi di Catania e da Grimaldi Group.

«Abbiamo cercato di analizzare lo stato attuale del sistema - ha detto il rettore Giacomo Pignataro - e per cer-

## Catania e Augusta insieme hanno un'enorme potenzialità ma per intercettare i traffici da Suez servono infrastrutture

care di fornire risposte concrete alle criticità e alle opportunità legate al territorio, delineando il ruolo dei principali attori economici dei trasporti via mare». L'Università di Catania era presente anche con il prof. Enrico Foti, direttore del Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura che ha un corso di studi con un focus

specifico su acque e trasporti, che mira a formare professionisti del settore per spingere ricerca e innovazione.

Solo che la Sicilia soffre gli stessi mali da decenni perché le strategie di investimento delle aziende devono fare i conti con la carenza di infrastrutture soprattutto a causa del mancato collegamento dei principali por-

ti con la rete ferroviaria circostanza che di fatto è un freno alla intermodalità con costi non indifferenti anche dal punto di vista ambientale. E' evidente che la strada è quella che vede i porti di Catania e Augusta avviati verso la costituzione di un unico hub capace di intercettare i flussi di traffico provenienti da Suez e che

passano per Gibilterra con destinazione Rotterdam. Del resto - è stato anche sottolineato - come il porto olandese sia esteso per oltre 5 km, circostanza che dunque rende possibile una maggiore integrazione tra Catania e Augusta che potrebbero diventare un unico grande bacino della Sicilia Orientale».



QUESTA ESTATE DEVE ESSERE

# MALTA

Adulti a partire da € 87,00 a/r (diritti inclusi)

Veicoli a partire da € 80,00 a/r

Moto a partire da € 54,00 a/r

BAMBINI GRATIS\*







il vostro catamarano per Malta!

0932.811811 - 095.7031211

\*Per info e condizioni sull' offerta

[www.virtuferries.com](http://www.virtuferries.com)