

MONDO trasporti

SABATO 28 GIUGNO 2014

EDITORIALE

INFRASTRUTTURE
FORSE SI PARTE

LILLO MICELI

dezione, studio, progettazione, finanziamento e realizzazione. Sono le tappe basilari da seguire per la realizzazione di un'opera pubblica. Però, prima di arrivare all'apertura dei cantieri, bisogna fare i conti con la burocrazia: regionale, statale ed europea. I meccanismi sono così complicati che per passare alla prima all'ultima fase possono essere necessari anni. Anche decenni.

In tempi di recessione economica, non avere potuto mettere in circolo centinaia di milioni di euro, ha penalizzato fortemente la Sicilia che perso migliaia di posti lavoro nel settore dell'edilizia e dell'indotto. Soprattutto, è stata negata la possibilità di migliorare la mobilità interna, fondamentale per dare impulso a quell'industria del turismo che ha enormi potenzialità di svilupparsi.

Con l'imminente firma del Contratto istituzionale di servizio (Cis) con le Ferrovie dello Stato e il prossimo con l'Anas, si potranno liberare risorse in grado di mettere in moto non solo cantieri e occupazione, ma soprattutto di dotare un'area della Sicilia, il Sud-Est, di una serie di infrastrutture che dovrebbero consentire il decollo di questa parte dell'isola che, nonostante la carenza di strade e ferrovie è economicamente molto avanzata e di molto si può ancora migliorare.

«Il mio impegno - sostiene l'assessore al ramo Nico Torrisi - è quello di mettere in moto tutti i progetti già finanziati e cantierabili, per favorire la ripresa economica». Nei pochi mesi che è alla guida dell'assessorato alle Infrastrutture, in effetti, è riuscito ad ottenere lo sblocco di importanti risorse, deliberate dal Cipe nel 2011, per avviare i cantieri. Ma non sempre è questione di volontà politica o burocratica. Molte gare di appalto vengono bloccate da ricorsi al Tar, a volte pretestuosi. I giudici amministrativi hanno tempi piuttosto lunghi. L'ultimo caso, la gara di appalto dei tre lotti dell'autostrada Siracusa-Gela, da Rosolini a Modica. Il Tar di Catania ha accolto il ricorso del raggruppamento di imprese che non era riuscita ad aggiudicarsi l'appalto, circa 380 milioni di euro. Ma non la richiesta di sospensiva, rinviando la decisione a metà maggio. Però, nel giorno fissato ha rinviato ancora a fine giugno. Il Consorzio autostrade siciliane, per evitare contenziosi aveva deciso, in un primo momento, di non consegnare i lavori all'impresa che si era aggiudicata la gara di appalto. Ma ha dovuto fare marcia indietro anche per la levata del mondo politico e sindacale. Risultato: sono stati persi circa due mesi. Ed essendo questi lotti finanziati con fondi europei, se i lavori non saranno completati entro il 31 dicembre del 2015, c'è il rischio che la Regione non riesca a certificare la spesa e, quindi, non ottenere il rimborso da Bruxelles.

Per non parlare delle imprese che si aggiudicano gare di appalto con ribassi anche del 40% e che, poi, sono costrette al fallimento perché non riescono a sostenere le spese. È l'intero sistema che va rivisto, rendendolo trasparente con la pubblicazione sugli organi di informazione di massa, i sub-appalti, le perizie di variante e la cessione di rami d'azienda. Nella fase di esecuzione dei lavori sono tre incognite a volte lecite, ma spesso illegittime. Anzi, illegali.

Il decollo del Sud-Est: strade, treni e aeroporti



RFI Treno veloce Licata-Comiso

Lo Bosco: «Così il territorio uscirà dall'isolamento»

LILLO MICELI 47



REGIONE Il rilancio del «La Torre»

Finanziata la bretella fra l'aeroporto e la rete stradale

DANIELE DITTA 46



FONTANAROSSA Pista, vertice il 7 luglio

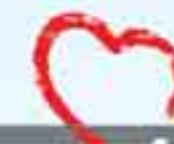
Torrisi: «Regione pronta a fare la propria parte»

MICHELE GUCCIONE 56

www.autoutlet.it

L'USATO NON È MAI STATO COSÌ NUOVO

Scopri le occasioni per l'usato delle migliori marche, certificato e garantito.



A.B. Auto

All'interno

AUTOMOTIVE

In Sicilia è pronta
l'auto «solare»

A settembre si terrà nell'Isola la conferenza internazionale sui mezzi alimentati con la luce del sole

M. PAGLIARO

PAG. 44

LOGISTICA

Una App aiuta i Tir
a non viaggiare vuoti

Richieste sul cellulare. Richichi (Aias): «È pronta anche la piattaforma telematica nazionale»

DITTA

PAG. 45

INFRASTRUTTURE

I lavori pubblici tirano
la spesa dei fondi Ue

Il dipartimento ha utilizzato più fondi di quelli disponibili e ne ha ora avuti 200 milioni che sarebbero andati perduto

SERVIZIO

PAG. 46

ANAS

«Nel 2016 finiremo
il raddoppio della Ss 640»

Il presidente Ciucci: «In Sicilia siamo fortemente impegnati per rendere sicura ed efficiente la viabilità»

E. CANNONE

PAG. 48

INCOMPIUTE

Sono 192 le opere
Lunedì online l'elenco

Al luglio le prime risorse dallo Stato. La Regione sta proseguendo il censimento. Bellomo: «La lista potrebbe allungarsi»

SERVIZIO

PAG. 49

MARITTIMI

Troppi stranieri a bordo
pochi imbarcati italiani

La Fit-Cisl: «Il governo Renzi partecipa alla trattativa per ridurre il costo dei nostri lavoratori e aiutare gli armatori»

F. LO BOCCHEIRO

PAG. 52

AMBIENTE

Rinnovare le flotte
con motori ecologici

Fincantieri: «C'è il rischio che le vecchie navi del Nord Europa finiscano qui». A Messina ricerche su idrogeno e gas

ANTONUCCI E GUCCIONE

PAG. 53

AEROPORTI

«Basta sprechi e perdite
aprire le porte a privati»

Riggio (Enac): «Bene Bianco sullo scalo di Catania». Procedura a Palermo, pronti gli argentini di Corporacion America

SERVIZI

PAG. 56 E 57



[TRASPORTI TERRESTRICI - LA MOBILITÀ SOSTENIBILE]

In Sicilia quotidianamente due milioni di persone si spostano su gommato

L'Ue: «Incentivare l'utilizzo di mezzi ibridi ed ecologici»

I trasporti di persone e di merci è di vitale importanza per lo sviluppo dell'economia della Sicilia. Infatti, l'insularità e la posizione periferica rispetto ai mercati europei ed ai principali fornitori di materie prime costituiscono limiti non ancora adeguatamente superati. Inoltre, la ridotta accessibilità ai poli di interesse turistico e gli eccessivi tempi di viaggio insieme con la ridotta efficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, generano una perdita di competitività delle imprese e del territorio siciliano in termini di attrattività turistica e commerciale.

Come ci riferisce in un suo studio il prof. Giovanni Rizzo della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Palermo, la domanda di trasporto regionale (gli spostamenti pendolari interni all'Isola sono oltre 2 milioni al giorno) determina diverse esternalità negative legate soprattutto alle emissioni di inquinanti in atmosfera ed al consumo di energia (mediamente nell'Ue è pari al 30% del consumo energetico complessivo). In Sicilia oltre il 90% degli spostamenti di persone e il 95% delle merci si muove su gomma e con l'impiego di veicoli alimentati con benzina e gasolio; quasi del tutto assente l'uso di veicoli ibridi, elettrici o con carburanti a basso impatto ambientale (biodiesel, Gpl, Gnl, Gnc). Ciò determina un maggiore inquinamento rispetto alle altre regioni europee. E' così strategico il ricorso all'utilizzo di tecnologie ibride o ad alta efficienza, nonché spingere sulla mobilità sostenibile e lo spostamento delle merci via treno e nave.



Siamo al di sopra della media delle altre regioni d'Europa per inquinamento da traffico e per spreco di energia nei trasporti. Vari progetti delle università dell'Isola hanno messo a punto tecnologie per sostenere l'impiego di combustibili alternativi come il gas naturale e l'idrogeno

Il trasporto privato (auto, camion e veicoli leggeri) richiede l'80% dell'energia utilizzata nel settore dei trasporti. La Commissione e il Parlamento europeo hanno intrapreso iniziative sui temi dell'energia e della mobilità sostenibile mirate ai bisogni e alle sfide sociali della mobilità. Tra queste, la Comunicazione COM (2009) 49021 «Piano di azione sulla mobilità urbana» che individua venti misure per incoraggiare e aiutare le autorità locali, regionali e nazionali a raggiungere i propri obiettivi per una mobilità urbana sostenibile.

Fra queste, la riduzione della necessità di trasporto; i mezzi di trasporto «alternativi»; l'uso di mezzi di trasporto pubblico locale; incrementare gli spostamenti in bicicletta; disincentivare quelli in automobile; una rete per la ricarica dei veicoli elettrici in città (colonnine di ricarica); sistemi di controllo del traffico. Il tema dell'energia e mobilità sostenibile trova attualmente ambito di studio e di approfondimento in alcuni progetti di ricerca universitari sviluppati presso gli atenei siciliani. In particolare, nell'ambito del Progetto RE. SE. T. - Rete di laboratori per la sicurezza, sostenibilità ed efficienza dei Trasporti nella regione siciliana - finanziato con fondi FESR Sicilia 2007-2013, nel quale sono coinvolte le università di Palermo, Enna, Catania, Messina in sinergia con altri Enti pubblici, si stanno già affrontando approfondimenti scientifici legati alla mobilità sostenibile i cui risultati sono già oggetto di pubblicazioni scientifiche in ambito nazionale ed internazionale.



UN'IMMAGINE DI ORDINARIO TRAFFICO CAOTICO A PALERMO

nale. Inoltre, sono state acquisite tecnologie e strumentazioni per il controllo e la validazione delle strategie individuate ed individuabili nell'ottica della sostenibilità energetico-ambientale.

Le principali tecnologie in grado di promuovere una mobilità sostenibile, con prevalente utilizzo di risorse naturali rinnovabili ed a bassa emissione di inquinanti, riguardano l'impiego e la diffusione di combustibili alternativi

per i trasporti, tra cui: energia elettrica; una rete soggetta a norme comuni per l'uso dei veicoli a idrogeno; in materia di gas naturale liquefatto, la Commissione propone che vengano installate stazioni di rifornimento in tutti i 139 porti marittimi e interni della rete centrale transeuropea entro il 2020 e il 2025 e che, entro il 2020, vengano installate stazioni di rifornimento ogni 400 km lungo le strade della rete centrale transeuropea; garantire entro il

2020 punti di rifornimento accessibili al pubblico di gas naturale compresso ad una distanza massima di 150 km; promuovere l'uso dei sistemi di trasporto intelligente (ITS, Intelligent Transport System) e di info-mobilità, anche sviluppando specifiche applicazioni per smartphone, l'implementazione di pensiline fotovoltaiche con colonnine di ricarica a servizio dei veicoli elettrici facenti parte di flotte di bike e car sharing.

Sembra, cioè, di ascoltare le stesse obiezioni di chi riteneva il fotovoltaico una tecnologia per ricchi ambientalisti che non sarebbe mai stata capace di avere un impatto sul mercato dell'energia.

Ma l'auto elettrica è una prospettiva ineludibile. Come ineludibile è la nuova tecnologia per l'accumulo dell'energia: ovvero l'idrogeno ottenuto dall'acqua, che fra un decennio inizierà a sostituire le batterie.

Temi dei quali si parlerà a «SuNEC 2014» (www.solar-conference.eu), la Conferenza internazionale sull'energia solare in programma in Sicilia l'8 e il 9 settembre prossimi. Giunta alla quarta edizione e organizzata congiuntamente da Cnr e Università di Palermo, la Conferenza ha come slogan «Solar Energy. Now». In altre parole, il meeting focalizza sulle soluzioni pratiche già utilizzabili da imprese e famiglie.

L'auto elettrica alimentata ad energia solare, ad esempio, non è un miraggio tecnologico di là da venire. Ma una concreta realtà praticabile in Sicilia da chiunque, fra i proprietari dei 40 mila impianti fotovoltaici siciliani, colleghi la propria auto elettrica all'impianto di casa o aziendale.

E proprio di concreta innovazione nella mobilità elettrica verrà a parlare a SuNEC l'ingegnere Riccardo D'Ercoli di i-Moving, fra le aziende italiane leader nella produzione di veicoli elettrici. Il Cnr presenterà i risultati di uno studio approfondito sulla sostenibilità economica ed ambientale dell'auto elettrica.

Con loro, all'evento parteciperanno alcuni tra i maggiori esperti a livello internazionale nella conversione dell'energia solare, tra cui l'americano Ranjit Koodal e lo svedese Jesper Jacobsson, a conferma che l'energia solare è in grado di fare della Sicilia luogo di attrazione per i giovani talenti e gli scienziati di tutto il mondo.

*Cnr, Polo Fotovoltaico della Sicilia

PRESTO SI POTREBBE PRODURRE A TERMINI IMERESE. A SETTEMBRE IN SICILIA CONFERENZA MONDIALE SULL'AUTO A ENERGIA SOLARE

MARIO PAGLIARO*
FRANCESCO MENEGUZZO*

Sono due le tecnologie del 19° secolo che stanno per essere sostituite, non casualmente insieme, dalle nuove tecnologie dell'elettricità: la caldaia e il motore a combustione interna.

La caldaia per la produzione di calore a bassa temperatura (meno di 300 gradi) viene sostituita dalle pompe di calore ad alta efficienza, capaci di convertire facilmente 1 kWh di energia elettrica in 5 o 6 kWh di energia termica, prelevando facilmente dall'ambiente i 4 o 5 kWh di differenza.

La seconda è quella del motore a combustione interna, ovvero la tecnologia alla base dei motori che da oltre un secolo fanno muovere automobili, camion e navi.

Può forse sorprendere che la tecnologia che sta per rivoluzionare i trasporti sia quella del motore elettrico, già ampiamente sperimentata proprio nel 19° secolo.

Nel 1898 venne prodotta una vettura elettrica, la «Jamais Contente», che nel maggio del 1899 fu la prima automobile a superare la barriera dei 100 km/h. Anche questa vettura era in grado di ricaricarsi in discesa; mentre per ottenerne l'effetto frenante si invertiva la polarità dei motori elettrici. L'efficienza energetica dell'auto elettrica era già radicalmente più elevata di quella col motore a scoppio (70% contro 30%). Il problema era dovuto alla bassa densità energetica delle batterie al piombo: erano e sono troppo pochi i kWh di energia che potevano essere accumulati in un kg di queste batterie; mentre 1 kg di benzina o di gasolio contengono ben 10 kWh di energia.

Da allora, la prolungata disponibilità di petrolio a basso costo e la facilità di trasporto e stoccaggio del carburante liquido, hanno reso l'auto elettrica una delle tante tecnologie prive di un reale mercato.

Sono trascorsi 115 anni, il petrolio ha

raggiunto e superato il prezzo di 100 dollari al barile (erano poco più di 10, quindici anni fa), e sono arrivate tanto la rivoluzione delle tecnologie dell'energia rinnovabile che le nuove tecnologie delle batterie.

Siamo passati dalle batterie al litio alle batterie litio-polimeri: cinque volte più leggere dei tradizionali accumulatori al piombo del tipo di quelli pure montati sulla prima vettura «ibrida» (cioè con un duplice motore: termico ed elettrico) con un mercato di massa (la Prius della Toyota).

Questo ha aumentato radicalmente le prestazioni delle vetture, tanto in ter-

mini di velocità e ripresa, che di autonomia: ovvero i km percorribili prima della prossima ricarica di energia. E sono arrivate sul mercato le prime auto integralmente elettriche con tempi di ricarica rapidi. La Nissan, ad esempio, monta sui propri veicoli elettrici «e-NV200» e «Leaf» che hanno raggiunto l'obiettivo di 25.000 unità circolanti in Europa, batterie agli ioni di litio da 24 kWh, ricaricabili in 7 ore se si utilizza la normale presa domestica. Oppure in 30 minuti con le colonnine a carica rapida da 66 kW.

Questa evoluzione tecnologica ha tro-

vato immediata applicazione sui taxi elettrici che già sono in servizio a New York e che presto arriveranno anche a Roma, Barcellona e Londra. Non è un caso che qualche manager proveniente da primarie case automobilistiche europee avesse pensato di costruire i taxi elettrici di nuova generazione in Puglia o a Termoli Imerese, e che simili tecnologie potrebbero essere parte integrante del progetto presentato a Invitalia per la produzione di auto ibride a Termoli Imerese.

Il prezzo dell'auto elettrica è ormai competitivo: 20-30 mila euro. Ma il

L'evoluzione
Il nuovo taxi elettrico in esercizio a New York ha una maggiore autonomia e si ricarica più velocemente. Nel riquadro, Mario Pagliaro, ricercatore del Cnr di Palermo

costo di una ricarica per fare 150 km non arriva a 2 euro mentre nel migliore dei casi con il motore termico di euro ne serviranno 14.

E siccome nei grandi Paesi industriali come la Germania e l'Italia, un'enorme quota di elettricità è ormai coperta dal vento, dal sole e dall'acqua (in Italia ormai oltre il 55% del totale) questo significa che si rendono disponibili grandi quantità di elettricità pulita e a basso costo che devono e vogliono trovare nuove forme d'impegno.

Che sono proprio le pompe di calore ad alta efficienza ed i motori elettrici per autotrazione.

I produttori di elettricità divengono concorrenti di quelli di petrolio e carburanti. E iniziano quindi ad installare i loro «distributori»: le colonnine di ricarica.

A famiglie e imprese che sempre più usano il fotovoltaico per autoprodursi quote crescenti di energia, le major dell'elettricità vogliono vendere elettricità non più solo per illuminare e alimentare elettrodomestici e linee produttive; ma per spostarsi.

Nasce l'industria dell'autotrazione elettrica di cui in Sicilia vediamo gli albori con la rapidissima diffusione degli scooter e delle bici elettriche. Molti paventano che i prezzi non scenderanno così rapidamente da rendere possibile la motorizzazione di massa elettrica. Altri suggeriscono che il litio disponibile non sarà sufficiente a soddisfare le esigenze di mobilità di centinaia di milioni di persone.



[TRASPORTI TERRESTRI - LE TECNOLOGIE]



Una App aiuta i Tir a non viaggiare vuoti: offerte sul cellulare

Richichi (Aias): «Pronta piattaforma nazionale»

DANIELE DITTA

Innovazione e tecnologia per contrastare la crisi che investe le aziende di autotrasporto. Dalle app all'Its (Intelligent transportation system), il digitale potrebbe rappresentare una svolta per tutto il settore «a patto che gli attori della filiera facciano rete». Ne è convinto Giuseppe Richichi, presidente dell'Aias (Associazione imprese autotrasportatori siciliani), che spiega: «La piattaforma logistica nazionale, messa a punto da Uirnet, ha l'obiettivo di fare ordine in un comparto dove troppe cose sono lasciate al "fai da te" e dove le inefficienze pesano in termini di costi, competitività, ricavi».

Ma cosa è Uirnet? Si tratta di una spa che riunisce associazioni di settore e imprese tecnologiche e lavora in qualità di soggetto attuatore unico, per legge del ministero delle Infrastrutture, alla realizzazione del sistema telematico di riferimento per la piattaforma logistica nazionale. Tutti gli attori della filiera (porti, interporti e autotrasportatori) verranno connessi tramite la piattaforma, e scambieranno dati, informazioni, documenti in tempo reale potranno semplificare e velocizzare tutti i processi amministrativi e operativi – ad esempio il carico-scambio delle merci – nel ciclo del trasporto intermodale (stradale, ferroviario, marittimo).

La piattaforma progettata da Uirnet è già costata circa 20 milioni di euro ed è stata sperimentata su un campione ristretto di circa 10 mila tra veicoli e siti. Ciascun mezzo deve attrezzarsi con termiale che dialoghi con la centrale. Il ge-



L'informatica aiuta l'autotrasporto

A sinistra, Giuseppe Richichi, presidente dell'Aias. In alto, un Tir effettua le operazioni di carico. A destra, Salvatore Boscarelli (foto Davide Anastasi) nella centrale operativa della «The Guardian Global Service»

store sarà scelto entro fine anno con garanzia d'appalto. «Per diventare uno strumento valido – insiste Richichi – pubblico e privato devono fare squadra. Non è semplice mettere assieme le aziende con le autorità portuali, l'agenzia delle dogane, gli aeroporti. È una questione di mentalità, molti autotrasportatori infatti preferiscono "accomodare" e con l'approssimazione non si va da nessuna parte».

D'altronde, l'informatica applicata al trasporto su gomma ha già fornito soluzioni per provare a risolvere grossi problemi, come quello dei Tir che viaggiano vuoti. In Sicilia si raggiungono punte dell'80%. Per aiutare le aziende a riem-

pire i camion, è stata creata un'app che incrocia domanda e offerta nel trasporto di oggetti ingombranti. Si chiama «spedingo.com» ed è una start-up lanciata nell'ottobre 2012. Nei primi 18 mesi di attività ha fatto risparmiare 400 tonnellate di Co2 ed è riuscita ad integrare tratte per 2 milioni di chilometri. Ideata dall'analista finanziario Marco Tortini e dall'ingegnere elettronico Marco Tamantti, «spedingo.com» si è ispirata ad uship.com, piattaforma telematica già esistente negli Usa. L'utente inserisce la richiesta, specificando il tipo di merce da spedire (mobili, pacchi pesanti, macchinari, auto, moto ecc...). Le imprese di trasporto consultano gli annunci e invia-

no all'utente un preventivo. Il prezzo varia in base a quanto è carico un mezzo: se è vuoto, il trasporto costerà di più; al contrario, se trasporta già altre merci, il prezzo sarà più conveniente. A guadagnarci sono tutti: imprese, committenti e ambiente. I consumatori risparmiano fino al 70%, gli autotrasportatori trovano nuove opportunità di business, riconoscendo a spedigo una percentuale che va dal 2% al 7%. «L'inventiva va premiata – commenta Richichi – ma non basta. Servono infrastrutture adeguate: in Sicilia sono pessime, tanto che oggi non si riuscirebbero a mettere su strada mezzi più performanti, in grado ad esempio di trasportare 52 pedane invece di 33».

IMPORTANTI I DISPOSITIVI SATELLITARI

Sicurezza, in aumento i furti di camion Serve più prevenzione

I dati italiani riguardanti i furti di veicoli industriali e non, sono elevati e aumentano di anno in anno. Ancora oggi rimane l'emergenza di dotare i mezzi di trasporto di un sistema di sorveglianza accurato ed efficiente. Facendo una stima approssimativa, ogni giorno sette camion su 100 vengono rubati in tutta Italia. Questo stando ai dati del 2012 che mostrano un altro fattore preoccupante, ossia l'incremento dei furti rispetto all'anno precedente, che invece aveva mostrato un significativo calo rispetto al 2011, quando erano avvenuti 2.908 furti. L'incremento tra il 2012 e il 2013 è molto contenuto (ventidue unità), ma si tratta di una preoccupante inversione di tendenza. Entrando nel dettaglio della ricerca – secondo gli ultimi dati disponibili della direzione centrale della Polizia criminale – nel 2013 ci sono state 112.155 autovetture rubate (oltre 9 mila al mese, 311 al giorno, 13 l'ora) con una riduzione di 3.296 auto rispetto all'anno precedente, quando i furti erano stati 115.451. La Campania torna in cima al podio come la regione più a rischio con i suoi 20.828 furti d'auto l'anno, segue il Lazio (ex numero uno nel 2012) con 19.863 e la Sicilia con 16.936. Roma, così come nel 2012, si conferma la provincia in cui vengono rubate più auto: ben 18.531.

Segue la provincia di Napoli (15.658) e di Milano (9.747). Appena dopo Catania (9.123). I veicoli vengono rubati soprattutto per il loro carico, anche se il fatto che ne sono stati ritrovati solo la metà mostra che anche il mezzo stesso rappresenta un obiettivo per i ladri. Le tipologie di merci che interessano i malviventi sono ovviamente quelle dal maggiore valore e che nello stesso tempo si smerciano più facilmente al mercato nero: alcolici, elettronica di consumo, abbigliamento, farmaci e sigarette, ma anche materie prime pregiate, come acciaio, rame e nichel. Negli anni si sono registrati notevoli passi avanti grazie all'affinamento delle tecniche investigative delle forze dell'ordine e alla sempre maggiore diffusione della tecnologia satellitare. La ricerca spiega che per ridurre il fenomeno è essenziale la collaborazione delle singole polizie attive negli Stati dell'Unione e un maggiore utilizzo di dispositivi satellitari utili alla protezione del veicolo e delle merci.

PIERANGELA CANNONE



DALLA SALA OPERATIVA DI CATANIA VENGONO CONTROLLATI 24 ORE SU 24 CENTINAIA DI AZIENDE ED AUTOMEZZI IN TUTTA ITALIA



VALENTINA E SALVO BOSCARELLI, JESSICA MANGIAMELI

Innovazione, numeri e strategie. Leader dei sistemi di sicurezza a distanza, la «The Guardian Global Service srl» di Catania in pochi anni ha costruito basi solide sulle quali erigere un'attività dal respiro nazionale. L'azienda si propone, infatti, a un'utenza diversificata e sparsa sul territorio italiano, rivolgendosi sia a privati sia ad aziende manifatturiere, edili e dei servizi, comprese società multinazionali plurisezionate del comparto farmaceutico, logistico e della grande distribuzione organizzata.

«A soli 20 anni – racconta Salvatore Boscarelli, amministratore unico dell'azienda – dopo aver assolto l'obbligo di leva, ho mosso i primi passi nel mondo del lavoro in un istituto di vigilanza di Catania con la qualifica di guardia particolare giurata. Da lì a poco ho rivestito sia la qualifica di capo turno sia di ispettore capo

Videosorveglianza, l'innovazione spinge la crescita di «The Guardian»

servizi coordinando sino a 150 guardie particolari giurate. Nel 2011 nasce il progetto imprenditoriale: creo la mia azienda puntando sul lavoro di squadra, circondandomi di professionisti e sviluppando sistemi e strutture tecnologiche avanzate di vigilanza».

Sig. Boscarelli, quali sono i punti di forza della «The Guardian Global Service»?

«Innanzitutto la citovideotelefonia-voip. Questo sistema di vigilanza, tramite connessione adsl, ci permette di controllare dalla centrale operativa di Catania gli accessi delle aziende

di logistica nostre clienti, dislocate in tutta Italia. Offriamo loro anche sistemi di remotizzazione dei segnali, sviluppiamo impianti di domotica applicata al campo della sicurezza aziendale attraverso sistemi di monitoraggio e di gestione di segnali tecnologici antincendio, catena del freddo, ecc. Inoltre offriamo sistemi di videosorveglianza sia saltuaria sia continua. In sintesi, monitoriamo i nostri clienti mediante una postazione operatore dedicata. Nella nostra centrale operativa, infatti, abbiamo due operatori per turno, uno dei quali gestisce solo la videosorve-

ganza continua h24. Non sottovalutiamo, inoltre, la localizzazione satellitare che ci permette di seguire, controllare e interagire con i mezzi durante tutte le fasi di trasporto, ovvero dalla partenza sino all'arrivo a destinazione. In qualsiasi momento, infatti, possiamo comunicare con l'autista e nelle situazioni di pericolo siamo in anche in grado di bloccare il mezzo. Infine, vantiamo una visione tecnica che, in tutta Italia, progetta, realizza e collega i nostri sistemi di sicurezza grazie all'operato di un ingegnere, di un direttore tecnico, di un responsabile tecnico e di

tre squadre di 2 persone ciascuna. Quali tipologie di clienti gestite?

«Si affida a noi sia il privato sia l'imprenditore. Entrambi sono seguiti a 360 gradi. La The Guardian, infatti, progetta, crea, collega ed esegue la manutenzione degli impianti di sicurezza connessi ai servizi offerti».

Le scommesse dell'azienda?

«Di recente abbiamo inaugurato il servizio di centralizzazione della sala operativa per conto di "Simply-Sma Italia", gruppo Auchan. L'azienda ci ha affidato più di 100 punti vendita ubicati da Roma in giù. Inoltre, entro il 2014 la The Guardian inaugurerà la nuova centrale operativa composta da 6 posti operatori all'interno di una sala di oltre 100 mq. I nostri dati confermano la nostra crescita: nel 2013 abbiamo acquistato ben 120 nuovi clienti; il numero dei nostri dipendenti è aumentato del 36% e il fatturato si è incrementato mediamente del 40% ogni anno».

P.C.



**THE
Guardian**
ISTITUTO DI VIGILANZA

The Guardian eroga, su tutto il territorio nazionale, servizi altamente innovativi di:

- Televigilanza (in gergo Radiosorveglianza)
- Videosorveglianza
- Controllo Accessi con citovideotelefonia VOIP
- Radiodispacciatura satellitare
- Servizi tradizionali con Guardie Particolari Giurate (patrucciamento, ronda, scorta e trasporto valori, ecc.)
- Servizi di portierato, custodia e reception

The Guardian, inoltre, attraverso la propria divisione tecnica esegue progettazione, realizzazione e manutenzione di sistemi di sicurezza sia di tipo aziendale che domestico, impianti antintrusione, di videosorveglianza e sistemi altamente innovativi di domotica. The Guardian offre Sicurezza e Garanzia Protezione.



ASSUREZZA

RINA

RINA

CONCESSIONE ITALIANA

The Guardian Global Service S.r.l. - Zone Industriale - II Strada n. 1 - 95121 - Catania - ITALY
tel. +39 095 551991 - fax +39 095 508436 - info@theguardian.it



[TRASPORTI TERRESTRICI - LE INFRASTRUTTURE]

Fondi Ue, i lavori pubblici trainano la spesa

Il dipartimento ha utilizzato più delle risorse disponibili e ha appena ricevuto 200 mln che rischiavano di andare persi

DANIELE DITTA

Finora ha speso tutte le risorse economiche provenienti da Bruxelles. Anzi ne ha certificate pure di più. Stiamo parlando dell'assessorato regionale delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti. Tanto che la Giunta regionale, nell'ambito della riprogrammazione dei fondi Po Fesr 2007-2013, ha deciso di trasferire all'assessorato guidato da Nico Torrisi la bellezza di 200 milioni di euro. Si tratta di fondi che altre «branche» della Regione non sono stati capaci di spendere e che adesso sono confluite in un unico «serbatoio», passato da 1,2 a 1,4 miliardi di euro. Le risorse aggiuntive saranno destinate al cosiddetto «asse 1», ovvero quello riguardante le infrastrutture. Serviranno per il completamento o la realizzazione ex novo di strade, porti, interporti, ferrovie, ponti. Le opere devono ancora essere individuate, ma è già indicativo il fatto che l'Esecutivo abbia scelto questa strada. Il trend di spesa dell'assessorato Infrastrutture è superiore a quello assegnato: a maggio su 48 milioni attribuiti, è stata certificata una spesa di 55 milioni. A dicembre 2013 sono stati certificati 195 milioni.

«Questi dati - afferma Giovanni Arnone, direttore generale del dipartimento regionale delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - testimoniano il buon lavoro svolto da tutto il personale, con l'ausilio degli uffici del Genio civile, che svolgono funzioni di controllo di primo livello. Con senso di responsabilità, tendiamo a certificare di più per "trainare" la spesa complessiva della Regione». Per accelerare la spesa ed evitare il rischio di restituire a Bruxelles i contributi non spesi a fine anno, la Giunta ha così varato un piano di salvataggio dei fondi europei. I soldi rimasti nei «cassetti», come già detto, sono stati integralmente dirottati sulle grandi opere pubbliche. Ciò su progetti che stanno già marciando o sono pronti a partire, in modo da garantire che la spesa venga fatta in tempi brevi. E quindi per la Agrigento-Caltanissetta arrivano altri 88,5 milioni, che contribuiranno a liberare risorse per intervenire sulla «Nord-Sud». Per l'interporto di Termini Imerese pronti altri 49,3 milioni e in generale per finanziare nuovi porti o allargare quelli esistenti arrivano altri 11,1 milioni. Una «pioggia» di fondi è prevista per la città di Palermo: 1,2 mi-

lioni per il passante ferroviario e 40,9 andranno ad aumentare il budget già previsto per il tram e l'anello ferroviario (una parte andrà anche alla Circumetnea). Altri 20,8 milioni serviranno a finanziare progetti di ristrutturazione o costruzione delle strade provinciali.

«A queste risorse - prosegue Arnone - bisogna aggiungere anche i 162 milioni del piano di salvaguardia (strumento parallelo al Po Fesr, ndr) che dobbiamo spendere e i 200 milioni di fondi Pac».

Dalle infrastrutture passa anche il rilancio dell'economia nella parte Sud-Orientale della Sicilia. In questa zona dell'Isola, il sistema dei trasporti allo stato attuale prevede una serie di interventi già in cantiere che riguardano sia la messa in sicurezza di strade provinciali, sia opere che riporteranno interamente il look di grandi arterie stradali.

Circa un mese fa è stato pubblicato sulla Gazzetta



européa il bando per la progettazione esecutiva del potenziamento della bretella di collegamento tra la strada statale 115, l'aeroporto di Vittoria, l'aeroporto di Comiso e la strada statale 514. Un progetto dell'importo di 115 milioni di euro, interamente finanziato: 30 milioni a valere sul Piano di azione e coesione (Pac), 15 milioni di fondi della Provincia di Ragusa e la restante parte da Stato e Regione (cofinanziamento legge 388 del 2000).

È invece prevista una spesa di 815 milioni di euro (di cui 448 provenienti da investitori privati, 217 con fondi di coesione e sviluppo dello Stato, 150 dell'Anas) per il raddoppio della strada statale 514 Ragusa-Catania. Il 24 aprile scorso è stata aggiudicata la gara in project financing e adesso si aspetta la sottoscrizione della convenzione per la realizzazione e la gestione dell'arteria stradale tra il ministero delle Infrastrutture e il soggetto aggiudicatario, l'Ati Silec spa, Mec spa, Egis project spa, Tecnis spa.

Sono stati consegnati alla fine dello scorso mese al raggruppamento temporaneo d'imprese Condotte d'acque spa e Cosedil spa i lotti 6-7-8 della Siracusa-Gela, autostrada gestita dal Cas. I lavori prevedono una spesa di 360 milioni di euro (166 messi dalla Regione tramite il Po-Fesr, 194 dal Cas) e la realizzazione di circa 20 chilometri che collegheranno Rosolini con Modica.

Sono inoltre in corso degli interventi secondari in provincia di Ragusa per la manutenzione straordinaria e la messa in sicurezza delle strade provinciali 31, 15, 24 e 18 per un importo complessivo di 4,5 milioni di euro. Mentre in provincia di Siracusa è prevista una spesa complessiva di circa 5,5 milioni per la manutenzione straordinaria e la messa in sicurezza della strada provinciale e della strada interprovinciale Siracusa-Ragusa. Per l'ampliamento del porto di Pozzallo si pensa di utilizzare i fondi strutturali 2014-2020: a disposizione ci sarebbero 132 milioni.

Logistica

Il costo del trasporto merci nell'Isola è di 12,5 miliardi, le inefficienze pesano per 520 milioni

d.d.) Il costo per la logistica in Sicilia rappresenta il 5,6% del Pil nazionale. Il dato - emerso durante l'incontro organizzato lo scorso mese dalla Dn Logistica, in occasione della presentazione del bilancio d'esercizio 2013 dell'azienda - dimostra la centralità della Sicilia nel mondo trasporti. Oggi nell'Isola il trasporto merci e la logistica hanno un impatto sulla produzione annuale di 12,5 miliardi di euro (216 miliardi in Italia). Questo, infatti, è il costo che le merci pagano per la movimentazione sui vari vettori (6,5 miliardi per i trasporti; 6 miliardi per la logistica senza trasporti).

Costi che possono trasformarsi in ricchezza produttiva se si superano le inefficienze (pari, solo per l'Isola, a 520 milioni di euro). Secondo gli esperti del settore è necessario superare il sistema classico per approdare a un modello innovativo, dove trasporti e logistica siano in grado di «dialogare» attraverso un sistema incentrato sull'intermodalità. Per passare all'intermodalità nei trasporti occorrono però infrastrutture integrate e servizi di rete. Nessuna, tra le modalità tradizionali (stradale, ferroviaria, aerea e marittima) è riuscita ad affrontare in modo adeguato le nuove richieste del mercato. Diversi i motivi: le navi e i treni da soli non riescono a soddisfare le nuove esigenze dell'industria; mentre gli aerei e i camion hanno costi troppo elevati, che non consentono di incrementare il traffico al di là dell'esistente.

Se il trasporto cresce, quindi, sale anche il Pil. Trasporti e logistica, quindi, possono essere per la nostra Regione non solo un elemento di competitività, ma anche un «motore» importante per la crescita economica e occupazionale.

TEMPI E RESPONSABILITÀ CERTI PER EVITARE ALTRE OPERE «INCOMPIUTE»

Strade, «Cis» in dirittura d'arrivo Da Anas e Regione 2 miliardi

Si chiama Cis, acronimo che sta per Contratto istituzionale di sviluppo, ed è uno strumento di programmazione negoziata tra Stato e Regioni più avanzato rispetto all'Accordo di programma quadro e al protocollo d'intesa. La Regione ne sta definendo uno con l'Anas che potrebbe sbloccare opere pubbliche del valore pari a 2 miliardi di euro e dare lavoro a 1.200 operai nei vari cantieri.

«Contiamo di firmarlo entro l'estate», dice il direttore generale del dipartimento regionale delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti, Giovanni Arnone.

L'elenco degli interventi su autostrade, strade statali e a scorrimento veloce è lungo. Tra quelli proposti dall'amministrazione regionale figurano l'adeguamento della Ss 284 «Occidentale Etnea», Bronte-Adrano (54 milioni di euro); la tangenziale San Gregorio di Catania (10 milioni); l'autostrada Trapani-Mazara del Vallo, fra lo svincolo Birgi lungo l'A29 e il km 48 della Ss115 (134 milioni); la strada a scorrimento veloce che collega Licodia Eubea con l'A19, dallo svincolo di Regalsemi all'inizio della variante di Caltagirone (110 milioni).

Inseriti anche due lotti funzionali della Santo Stefano di Camastrà-Gela, la cosiddetta «Nord-Sud»: lo svincolo di Leonforte (398 milioni, per cui però c'è una copertura finanziaria parziale) e la variante di Nicosia, incluso il completamento degli svincoli della Ss120 e Nicosia Nord (121 milioni). Sono già in corso i lavori al secondo lotto della Ss 640 Agrigento-Caltanissetta (990 milioni) e anche l'ammodernamento della Ss Palermo-Agrigento (313 milioni) dal bivio di Bolognetta



GIOVANNI ARNONE

un obbligo giuridicamente vincolante. Insomma, nuove regole per evitare che talune infrastrutture restino - come spesso è accaduto - delle incompiute senza che venga individuato un responsabile o che il completamento venga rinvinto di anno in anno.

«Con questo strumento, l'assessorato si prefigge di dotare la Regione di una rete infrastrutturale indipendente per lo sviluppo economico della Sicilia», sottolinea ancora Arnone. A tal proposito, i fondi Fsc andranno spesi al meglio perché l'Unione europea con la programmazione 2014-2020 non finanzierà più infrastrutture stradali,

tranne che non si tratti di piccoli racordi funzionali per la viabilità.

In Sicilia, l'Anas gestisce direttamente un sistema di strade e autostrade per complessivi 4.200 chilometri, pari al 20% della rete d'interesse nazionale.

L'obiettivo è il potenziamento della rete viaria.

Il totale di investimenti avviati finora a partire dal 2006

per lavori realizzati, in corso e programmati è di circa 7 miliardi di euro.

Una cifra considerevole, destinata ad aumentare, anche perché è necessario superare parecchie criticità: dall'ammodernamento di certi tratti al completamento di assi viari rimasti in sospeso.

«Con il Cis Anas - conclude il direttore generale del dipartimento regionale delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - la programmazione e i criteri di valutazione e monitoraggio, i tempi degli interventi saranno stabiliti con certezza sia per quanto riguarda la progettazione dei lavori che per l'esecuzione. E, cosa più importante, in questo strumento verranno "calate" opere comprensive di finanziamenti».

D.D.

allo svincolo Manganaro (34 km in tutto), nota come «la strada della morte». Diverse le fonti di finanziamento. Il «grosso» è rappresentato dagli ex Fas e dagli Fsc (Fondi di sviluppo e coesione), che il Cipe assegna alle singole Regioni. La discontinuità con il passato è rappresentata dal Cis: strumento che definisce i tempi di attuazione, le responsabilità dei contraenti, i criteri di valutazione e monitoraggio, sanzioni per eventuali inadempimenti. Il Cis introduce trasparenza totale su documenti e stato d'avanzamento delle opere, ma soprattutto servirà ad accelerare i tempi. Le parti che stipulano il contratto, inoltre, sono legate da

PARLA L'ASSESSORE ALLE INFRASTRUTTURE E ALLA MOBILITÀ, NICO TORRISI

«Realizzare tutte le opere per rilanciare l'economia»

LILLO MICELI

Benché alla guida dell'assessorato alle Infrastrutture e Mobilità da poche settimane, Nico Torrisi, ha colto al volo l'opportunità di potere imprimeri una forte accelerazione alla spesa dei fondi europei 2007-2013. «La Sicilia ha bisogno di infrastrutture e la mia intenzione è di farle subito». Una sorta di programma politico che Torrisi intende attuare, sapendo di potere contare sulla competenza e leale collaborazione dei dirigenti e dei funzionari del suo assessorato.

«L'assessore alle Infrastrutture è tra i più virtuosi - sottolinea Torrisi - nella certificazione della spesa europea; fronte di una spesa di 48 milioni a maggio abbiamo certificato 55 milioni. Ciò ha consentito che in giunta passasse la nostra proposta di un'ulteriore assegnazione di circa 200 milioni di euro per incrementare i fondi relativi all'Asse 1, quello che appunto riguarda le infrastrutture. Voglio dare merito ai dirigenti dell'assessorato a loro personale tutto per l'impegno che stanno mettendo nella gestione della spesa dei fondi europei».

Perfezionare la mobilità interna, sia stradale che ferroviaria, non è l'unico obiettivo dell'assessore alle Infrastrutture che pensa anche a rendere più efficienti pure i collegamenti con le isole minori: per migliorare la qualità della vita di chi vi abita, ma anche per renderle più attrattive e quindi incrementare i flussi turistici.

«Quando parliamo di mobilità interna - osserva Torrisi - non dobbiamo pensare soltanto alla possibilità di poterci muovere noi e le nostre mer-



L'ASSESSORE NICO TORRISI

ci, ma bisogna anche pensare che si facilitano gli spostamenti dei turisti che amano visitare le nostre città molto ricche di arte». Tra breve, potrebbe essere questione di giorni, sarà sottoscritto il Contratto istituzionale di sviluppo (Cis) con le Ferrovie dello Stato; entro la fine dell'estate potrebbe essere firmato anche il Cis con l'Anas. «sarà uno strumento operativo - sostiene Torrisi - che indicherà quali scelte intendiamo portare avanti nel settore stradale. Dovremo indicare le priorità al fine di programmare una spesa che si aggirerà intorno ai 2 miliardi di euro. Si tratta dei fondi ex Fas ora Fcc (Fondo coesione sviluppo)». Risorse statali che consenti-

ranno di realizzare importanti infrastrutture stradali non legati al settennato di programmazione europea. E, comunque, il tutto sarà inserito nella strategia Ue che, invece, per il 2014-2020 consente la realizzazione o il potenziamento di linee ferate, connettendo il sistema dei trasporti con porti e aeroporti. «In quest'ottica - continua l'assessore - riteniamo prioritario il potenziamento del collegamento tra Trapani, l'aeroporto di Birgi e Mazara del Vallo, prima flotta peschereccia dell'Isola». Un'intervento che consentirà di trasformare in autostrada questo tratto della strada statale 115, che costerà circa 135 milioni di euro». Le Ferrovie dello Stato, su input dell'assessore alle Infrastrutture e del presidente della Regione, Rosario Crocetta, stanno completando uno studio per la velocizzazione della tratta Licata-Gela-Vittoria-aeroperto di Comiso per collegare un'ampia fascia del territorio della Sicilia centro-meridionale, attualmente molto penalizzata, che ha una economia agricola e industriale che stenta a decollare per carenza di sbocchi con aeroporti ed interporti. Si punta molto sull'aeroporto di Comiso che dal 30 maggio è diventato operativo anche come scalo commerciale. «Come assessore alle Infrastrutture - conclude Torrisi - mi sono posto l'obiettivo di verificare tutte le opere in cantiere già finanziate o che stanno per esserlo e accelerarne la realizzazione. L'intento è quello di fare ripartire l'economia, cominciando proprio dalla realizzazione delle grandi infrastrutture che oltre a favorire la collettività, certamente mettono in moto un processo di sviluppo».

[TRASPORTI TERRESTRI - LE FERROVIE]



Un treno veloce e sicuro da Licata a Comiso via Gela per uscire dall'isolamento

Lo Bosco, presidente Rfi: «Tempi di percorrenza dimezzati»

LILLO MICELI

La notizia è di quelle che eccitano la fantasia del cronista. Ovvero una infrastruttura che metterebbe in collegamento un'area della Sicilia centro-meridionale attualmente «isolata dal mondo», con l'aeroporto di Comiso. Il progetto, in fase avanzata di studio, è quello di velocizzare la tratta ferroviaria Licata-Gela-Vittoria-Comiso aeroporto «Pio La Torre». Sarebbe prevista una sola fermata a Gela. Grazie alle moderne tecnologie, sarebbero dimezzati i tempi di percorrenza che dai attuali 80 minuti (compresi i 15 minuti di ritardo canonici), passerebbero a circa 45 minuti.

«La Regione ci ha chiesto - sottolinea il presidente di Rfi, Dario Lo Bosco - di esaminare la possibilità di migliorare i collegamenti con gli aeroporti e con i porti strategici della Sicilia». Nella Sicilia orientale sarebbe valorizzato il sistema aeroportuale Catania-Fontanarossa-Comiso; in quella occidentale il sistema Punta Raisi-Birgi.

La velocizzazione della tratta ferroviaria Licata-Gela-Vittoria-Comiso è immaginata nell'ottica di aiutare lo sviluppo economico di una vasta area della Sicilia, utilizzando gli aerei cargo in partenza da Comiso per commercializzare nei mercati internazionali produzioni agricole e privilegiate come l'uva Italia o i primiticci che sono soggetti a deterioramento e, quindi, necessitano di trasporti veloci. Anche l'a-



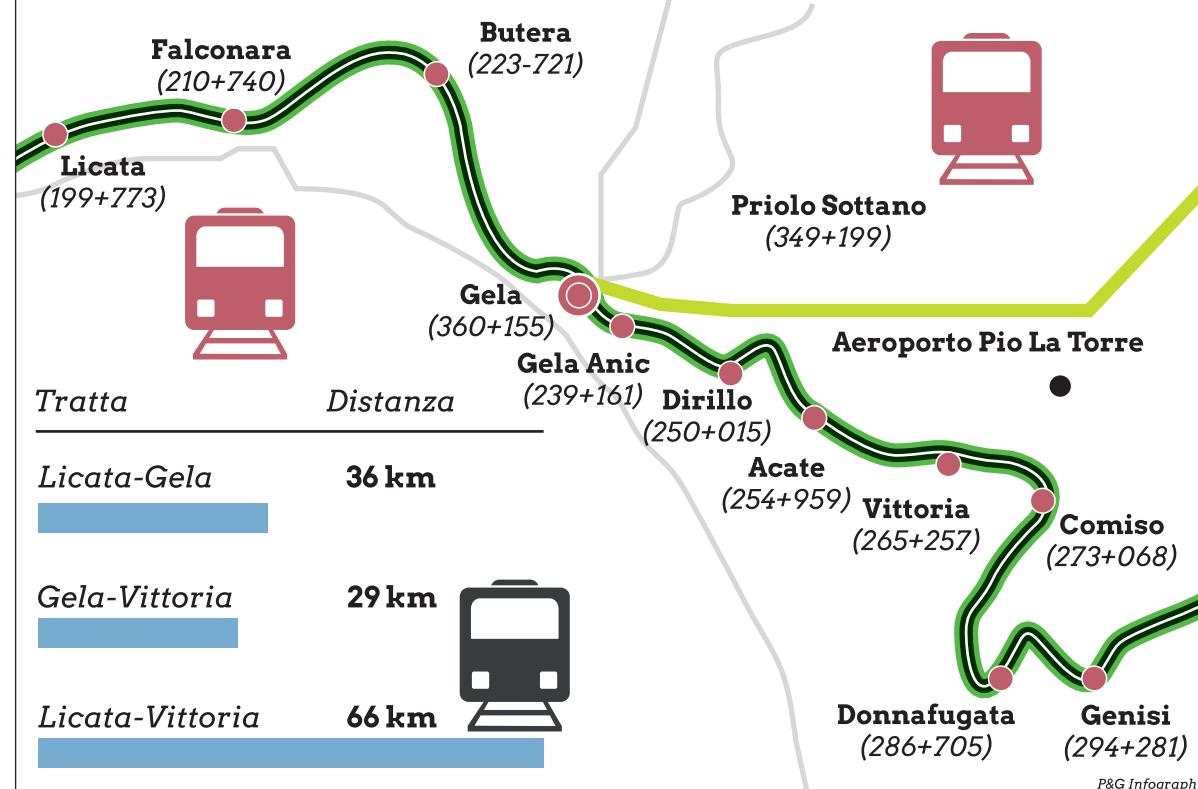
DARIO LO BOSCO

La Regione e il Comune di Vittoria hanno chiesto che vengano eliminati tutti i passaggi a livello che attraversano la città

rea industriale di Gela ne trarrebbe grandi benefici.

«Ci siamo incontrati più volte - continua Lo Bosco - con il dirigente generale delle Infrastrutture, Arnone, e anche con il presidente Crocetta. Lo studio, già a buon punto, prevede non solo il trasporto delle merci, ma anche l'utilizzo di treni veloci per il trasporto passeggeri con fermata a Gela e Vittoria. Il comune di Vittoria e la Regione ci hanno chiesto di rivedere gli attraversamenti urbani, cioè eliminare i passaggi a livello che creano problemi al traffico automobilistico cittadino. La tratta da Licata a Comiso resterà a binario unico e dovrà garantire almeno il transito di due treni. Le risorse necessarie potranno essere attinte dalla programmazione europea 2014-2020. Nell'immediato si potranno utilizzare fondi Pon che sono stati richiesti al ministero delle Infrastrutture. Il tracciato dovrebbe essere ammodernato per consentire ai treni veloci che la Regione sta acquistando di percorrerlo. Per esempio, le traverse risalgono al 1965 e sono di legno, mentre oggi sono impiegati materiali più resistenti alle sollecitazioni. La sicurezza e la puntualità sarebbe garantita dal «Sistema di controllo di marcia del treno» (Scmt), che vigila sulla velocità massima consentita a quel treno e sulla capacità di frenata. In caso di pericolo, Scmt inserisce la frenatura automatica. Tra ammodernamento delle strutture e il sistema di

COLLEGAMENTO LICATA - VITTORIA/COMISO



controllo, da un lato aumenterebbe la velocità, dimezzando i tempi, dall'altro la sicurezza sarebbe sempre ad uno standard molto alto.

«Possiamo ottenere una linea veloce, efficace e sicura - rileva Lo Bosco - anche grazie ai nuovi treni che saranno acquistati dalla Regione, a breve. La frequenza sulla tratta potrebbe essere di un treno ogni ora circa nelle due direzioni. Ma questo andrà poi rapportato con l'offerta del trasporto aereo che si svilupperà a Comiso. Appena completata l'analisi di fattibilità, sarà trasmessa al ministero delle Infrastrutture che, penso, non farà mancare il suo sostegno. È ovvio che se la Regione ci sottopone la richiesta di fare determinati interventi, sarà necessario un contratto di servizio che consenta di utilizzare al meglio l'investimento. Con Crocetta e Arnone c'è sintonia. L'obiettivo della Regione è valorizzare l'aero-

porto di Comiso, ma anche di estendere il collegamento ai porti di Augusta e Pozzallo che generano e attraggono notevoli traffici. Nella Sicilia occidentale, il progetto è di potenziare il collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Punta Raisi e quello di Birgi, utilizzando la tratta Palermo-Trapani via Milo. I tempi di realizzazione non sono brevissimi, ma alcuni interventi potrebbero essere fatti con una certa immediatezza. «Se da qui a settembre - teorizza il presidente di Rfi - si facessero i bandi di gara, entro il 2015, si potrebbe sopprimere i passaggi a livello: 35 milioni si potrebbero cominciare ad utilizzare per il potenziamento della struttura, mentre "Mstc" costa 5 milioni. Il resto delle risorse dovrebbero, poi, arrivare dalla nuova programmazione dei fondi europei che destina risorse quasi solo per collegamenti ferroviari».

L'intervento

Nel grafico, l'attuale tracciato della linea ferroviaria Licata-Gela-Vittoria-Comiso con l'indicazione delle parti in cui potrà essere completamente innovato. Per rendere più sicuro sul binario unico la corsa dei nuovi treni veloci che la Regione sta acquistando, saranno sostituite le traverse dei binari che risalgono al 1965. L'intervento sarà controllato dal sistema Scmt che vigila sulla velocità dei treni e che in caso di pericolo estremo ne attiva la frenatura. Entro il 2015, se a settembre saranno bandite le gare di appalto, potranno essere eliminati i passaggi a livello degli attraversamenti cittadini che fanno spazientire gli automobilisti a causa dei ritardi dei convogli ferroviari. Ritardi che con l'ammodernamento della tratta e il controllo telematico del traffico, in teoria, dovrebbe essere eliminati

La scheda

Un'interminabile «telenovela»

d. d.) Una vera e propria «telenovela» che va avanti da cinque anni. In questo lasso di tempo il contratto di servizio tra Regione e Trenitalia ha subito tante brusche frenate. Con l'entrata in vigore della legge 99 del 2009, i servizi ferroviari di interesse locale (previsti dall'articolo 9 del decreto legislativo numero 422 del 1997) sono diventati di competenza delle Regioni. Il ministero dell'Economia ha trasferito le stesse risorse già destinate al contratto di servizio in essere tra Trenitalia e lo Stato. Per la Regione la cifra oggi disponibile è di 111 milioni di euro, somma inferiore rispetto a quella iniziale (oltre 130 milioni). Per un totale di

9 milioni di chilometri-treno; in cinque anni ne sono «spariti» 2 milioni. Per stipulare il contratto di servizio con Trenitalia, è necessario il via libera all'Accordo di programma quadro tra Regione e ministeri delle Infrastrutture e

dell'Economia. Il contratto durerà sei anni, rinnovabili per altri sei. Lo scorso 20 maggio, la Giunta regionale ha delegato l'assessore alle Infrastrutture Nico Torrisi a sottoscrivere l'Aqg. L'assessore conta di chiudere al più presto la «partita» per «l'attuazione del trasferimento delle funzioni e dei compiti di programmazione e amministrazione relativamente ai servizi ferroviari di interesse regionale e locale».

IL TESTO È AL VAGLIO DEI MINISTERI DELLE INFRASTRUTTURE E DELL'ECONOMIA: 111,5 MLN DI EURO PER 9,4 MLN DI KM-TRENO L'ANNO

DANIELE DITTA

Ci siamo. Il contratto di servizio tra Regione e Rfi è in dirittura d'arrivo. La Giunta regionale lo scorso maggio ha dato l'ok all'Accordo di programma quadro con i ministeri delle Infrastrutture e dell'Economia per il trasferimento delle funzioni di programmazione e amministrazione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, strumento propedeutico al contratto di servizio. Un accordo atteso da cinque anni, quando il Parlamento nazionale ha delegato con legge le Regioni ad occuparsi di questi servizi.

«Ad assumere la regia», per dirla con le parole di Giovanni Arnone, direttore generale del dipartimento regionale delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti. Si, perché con il nuovo contratto di servizio sarà la Regione ad «imporre» a Trenitalia quali tratte privilegiare, dove potenziare i collegamenti, quanti convogli utilizzare. Trenitalia dovrà garantire 9.447.226 chilometri-treno all'anno (soglia che non si può sfuggire, altrimenti la Regione dovrà erogare risorse aggiuntive), per complessivi 111.535.920 euro al netto di Iva.

Tutto ciò è stato messo nero su bianco nella bozza inviata ai due ministeri. La cifra potrebbe permettere alla Regione una rivisitazione delle tratte in sede di stipula del contratto di servizio con Trenitalia, considerando anche l'acquisto del nuovo materiale rotabile, la previsione delle quote dei treni Minuetto a compensazione, la rivisitazione degli attuali servizi anche in sinergia con quelli già resi dai vettori gommati.

È in corso la gara per l'acquisto di cinque treni. Nuovo materiale rotabile, così si dice in gergo, per cui sono stati messi sul piatto 43 milioni di euro. Le aziende interessate alla fornitura hanno già presentato le offerte per aggiudicarsi la gara. La commissione, al momento, sta esaminando le buste. I convogli ferroviari dovrebbero esse-

In corso la gara per l'acquisto di 5 convogli. Nell'organizzazione delle tratte sarà prevista l'integrazione con le autolinee



stro obiettivo è dare un servizio sempre più efficiente agli utenti. Staremo al fianco di Trenitalia affinché venga attuato il programma concordato». La prima fase sarà riservata allo studio delle esigenze «dei lavoratori e delle comunità». Inoltre, aggiunge Arnone, «bisognerà rispettare i contratti in essere». Il trasporto pubblico locale include pure i collegamenti effettuati su strada dai pullman delle autolinee private e dall'Ast, di cui la Regione è socio unico.

«Con il contratto di servizio - sottolinea il direttore generale del dipartimento regionale delle Infrastrutture -

Rilancio
Il contratto di servizio fra Regione e Rfi dovrà rilanciare il trasporto locale su rotaia nell'Isola. A sinistra, un treno locale lungo la dorsale jonica Catania-Messina; a destra, una linea dismessa in provincia di Siracusa

organizzeremo il trasporto pubblico locale integrando ferro e gomma». La «regia» della Regione è però limitata ai confini della Sicilia. Sulle linee interne, in passato sopprese da Trenitalia, ci sarebbero ampi margini di manovra. Sui treni a lunga percorrenza, invece, non ci sarebbe niente da fare.

Recentemente la «mannaia» di Trenitalia si è abbattuta sul Palermo-Torino: un caso nazionale discusso persino in Parlamento. Con il coinvolgimento della Regione, chiamata dal ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, sul banco degli imputati «perché è l'unica a Statuto speciale che non ha sottoscritto il contratto con Trenitalia». E ancora: «Molte delle risorse economiche per la media e lunga percorrenza sono oggi destinate a linee e servizi locali».

Parole che hanno fatto insorgere il Comitato Pendolari Siciliani, secondo cui «l'accordo con la Regione non c'entra nulla con il Palermo-Torino». «Il problema - dichiara Giosuè Malaponti - è che dal 2009 sono state progressivamente tagliate le lunghe percorrenze e la politica siciliana non s'è per nulla preoccupata della mobilità ferroviaria. In cinque anni sono spariti due milioni di chilometri-treno a tutto danno della nostra Isola».





[TRASPORTI TERRESTRI - LA COMPETITIVITÀ]

«Nel 2016 completeremo il raddoppio della Ss 640 Agrigento-Caltanissetta»

Ciucci (Anas): «Siamo impegnati al massimo in Sicilia»

ELISABETTA CANNONE

Con oltre 100 cantieri di nuove opere stradali in via di realizzazione e con più di 300 cantieri per manutenzione straordinaria, l'Anas è la prima stazione appaltante del Paese con una capacità di realizzazione e di spesa che negli ultimi anni ha raggiunto e superato i 3 miliardi di euro annui. I principali cantieri in corso per nuove costruzioni – in totale 96 al 31 dicembre 2013 – riguardano i più importanti itinerari del Paese: la nuova autostrada Salerno-Reggio Calabria; la SS 106 Jonica; il collegamento Nord-Sud (SS 117 «Centrale Sicula») e la SS 640 Agrigento-Caltanissetta in Sicilia; la Direttice Terni-Rieti ai confini tra l'Umbria ed il Lazio; la Sassari-Olbia in Sardegna; la Monza-Cinisello in Lombardia.

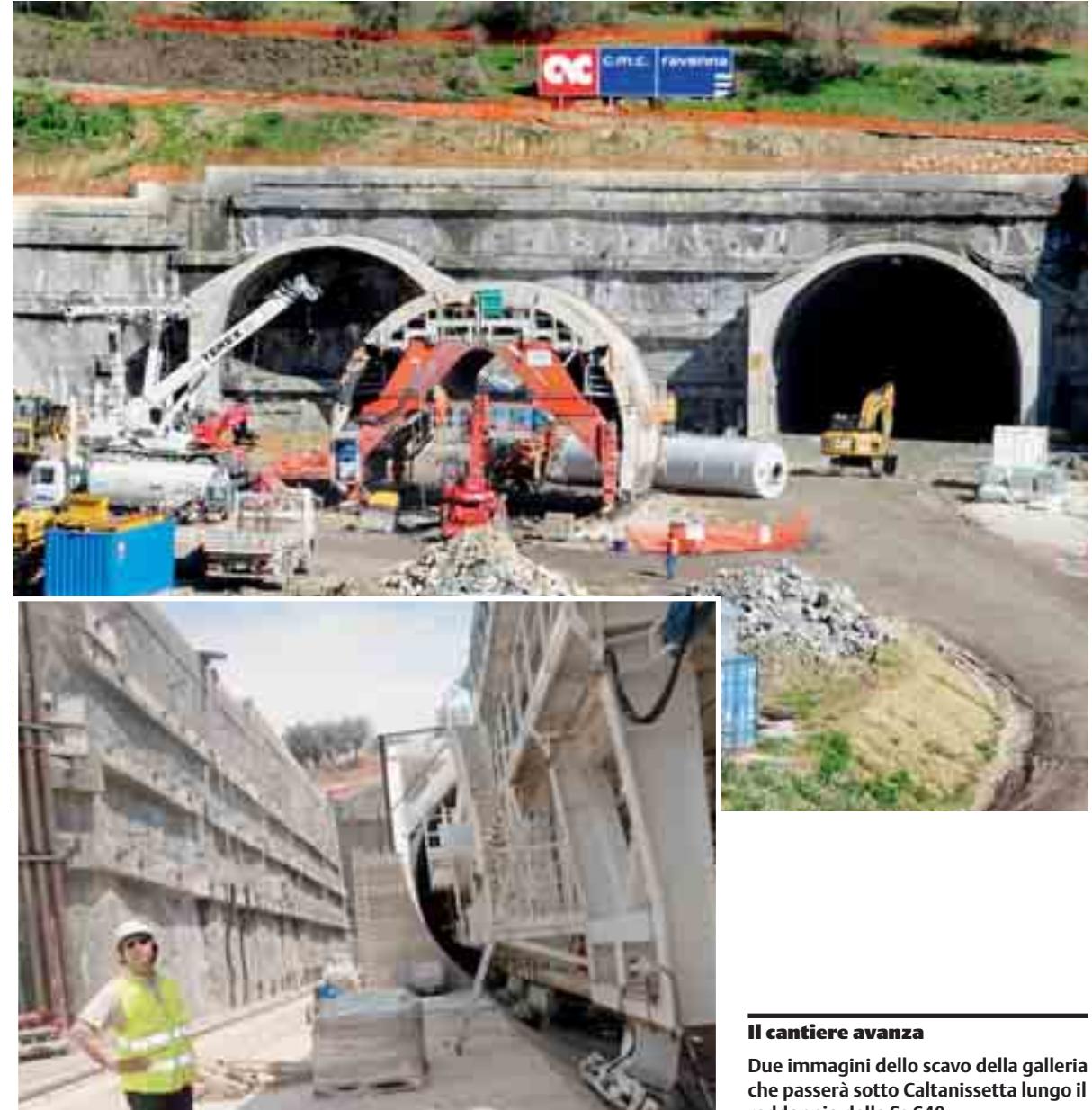
«I risultati ottenuti – spiega il presidente Pietro Ciucci – sono ancora più significativi se si considerano, da un lato, l'esiguità delle erogazioni pubbliche a causa del grave contesto di crisi economica nel quale versa ancora il nostro Paese, e, dall'altro, la notevole riduzione del traffico autostradale registrato negli ultimi anni, che come noto, rappresenta la principale fonte di ricavi per la società». In Sicilia, l'Anas è impegnata nell'ammodernamento della rete stradale e autostradale di competenza che ha uno sviluppo di 4.100 km, pari al 20% della rete di interesse nazionale. Gli investimenti com-



PIETRO CIUCCI

plessivi, dal 2006, per lavori realizzati, in corso e programmati tra rete in gestione diretta e in concessione sono pari a oltre 8 miliardi di euro. «Grazie a questi investimenti – fanno sapere dall'Anas – abbiamo realizzato opere come la nuova autostrada Catania-Siracusa e l'ammodernamento della Strada Statale 284 "Occidentale Etnea", lungo l'itinerario Adrano-Bronte». Gli investimenti in corso nell'Isola ammontano a oltre 2,3 miliardi di euro, mentre quelli di prossimo avvio sono pari a 1 miliardo di euro e i lavori programmati valgono complessivamente oltre 4 miliardi

di euro. Tra le opere strategiche per la viabilità regionale c'è la Strada statale 640 «di Porto Empedocle», collegamento diretto tra i capoluoghi di provincia di Agrigento e di Caltanissetta. Dal punto di vista funzionale si caratterizza sia come asse stradale di penetrazione a servizio delle aree interne, sia come itinerario preferenziale di collegamento tra la Sicilia Sud-occidentale e l'anello viario principale regionale costituito dai collegamenti autostradali fra i tre principali centri metropolitani: l'A19 «Palermo-Catania», l'A20 «Messina-Palermo» e l'A18 «Messina-Catania». La vecchia strada statale 640, composta da un'unica carreggiata con una corsia per ogni senso di marcia per un totale di 10 metri di larghezza, è stata sostituita da una a doppia carreggiata, con due corsie per senso di marcia separate da spartitraffico e con una larghezza totale di 22 metri. Il raddoppio di questa arteria è rilevante sia per i traffici commerciali che per quelli turistici perché l'opera, attraversando il territorio della provincia di Agrigento per poi connettersi con l'Autostrada A 19 e la strada statale 626 «Caltanissetta-Gela», contribuirà a innanzitutto i livelli di sicurezza (eliminando gli accessi diretti alle proprietà private), ma anche a diminuire i tempi di percorrenza e migliorare l'andamento piano-altimetrico. Per ciò che riguarda il primo tratto dell'opera, l'adeguamento a quat-



tro corsie dal km 9,8 al km 44,4, da Agrigento a Caltanissetta (in località Grottarossa), di lunghezza complessiva pari a circa 31,2 km la consegna dei lavori è avvenuta il 25 febbraio 2009. Giunti al 99% di avanzamento, i lavori sono praticamente ultimati avendo completato e aperto al traffico circa 28,6 km di asse principale e diversi tratti della viabilità complementare.

L'investimento complessivo è di circa 545 milioni di euro, di cui 438 per i lavori principali, oltre agli espropri e alle altre attività necessarie, quali l'eliminazione delle interferenze. L'obiettivo è completare i restanti lavori entro gennaio 2015. Il secondo tratto dell'opera prevede l'adeguamento della SS 640 dal km 44,4 al km 74,3 (con lunghezza di circa 30 km), richiede un investimento

Il cantiere avanza

Due immagini dello scavo della galleria che passerà sotto Caltanissetta lungo il raddoppio della Ss 640

complessivo di 990 milioni di euro, di cui 740 per i lavori principali, oltre agli espropri e alle altre attività necessarie. Anche in questo caso è previsto l'adeguamento a quattro corsie, con alcune tratte in variante rispetto all'attuale tracciato. La consegna definitiva dei lavori è avvenuta l'1 ottobre 2012 e si prevede che la loro ultimazione possa avvenire entro luglio 2016.

LA SICILIA www.lasicilia.it

Direttore responsabile
Mario Ciancio Sanfilippo

Editrice
Domenico Sanfilippo Editore SpA



In redazione:
Lillo Miceli
Michele Guccione

Hanno collaborato:
Vincenzo Antonucci
Elisabetta Cannone
Pierangela Cannone
Danièle Ditta
Francesco Lo Bocchiaro
Anna Clara Mucci
Mario Pagliaro
Agnese Siliato

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

Giacomo Villa
095.7306336
347.3718229

Elena Indelicato
095.7306331
339.7324619

L'EX SOTTOSEGRETARIO AI TRASPORTI BARTOLOMEO GIACHINO, PROMOTORE DELLA LEGGE DEL 2010 SULLA LOGISTICA

DANIELE DITTA

Piano della logistica accanto cancellata, risorse economiche ridotte al lumicino. L'ex sottosegretario ai Trasporti del governo Berlusconi, Bartolomeo Giachino, punta il dito contro gli ultimi tre esecutivi nazionali, rei a suo dire di «aver indebolito un settore che potrebbe trainare la ripresa economica ed occupazionale».

«In Sicilia soprattutto – spiega Giachino, che adesso è responsabile nazionale dei Trasporti e della Logistica di Forza Italia – dove bisognerebbe puntare sull'intermodalità ed una politica della filiera che integri al meglio le esigenze dei produttori, degli autotrasportatori e della committenza».

Si tratta di una delle misure più importanti contenute nel piano nazionale della logistica. Oltre ad essere uno dei principi cardine della legge 127 del 2010, in base alla quale la committenza deve riconoscere ai camionisti un indennizzo di 40 euro all'ora in caso di un'attesa superiore alle due ore per le operazioni di carico-scarrico delle merci.

«Con questa legge – prosegue Giachino, che ne fu il promotore – la grande distribuzione ha introdotto il sistema delle prenotazioni, che semplifica il lavoro sia degli autotrasportatori che quello del committente».

L'obiettivo comune è di evitare le perdite di tempo. Ancora troppe, secondo l'ex sottosegretario, in un settore «che deve fare dell'efficienza e della competitività la sua carta vincente». A livello nazionale gli interminabili tempi d'attesa per il carico-scarrico delle merci costano circa 4 miliardi di euro all'anno; 6 miliardi i viaggi di ritorno dei Tir vuoti, addirittura 10 a testa le inefficienze legate alla distribuzione urbana, alla congestione del traffico nelle città ed ai controlli nei porti.

Totale 40 miliardi di euro, pari al 2,5% del Pil. La piattaforma logistica nazionale Uninet dovrebbe «ridurre tutte quelle inefficienze che pesano in termini di costi, competitività, ricavi». Ne è convinto Giachino, che spiega: «Chi parte da Torino con un carico da consegnare a Palermo e al ritorno sa già di viaggiare vuoto, dovrà dividere queste informazioni sulla nuova piattaforma telematica. È un modo per incrociare domanda e offerta, individuando chi è disponibile per una consegna. Inoltre, con

questo sistema sarà possibile sapere quando e dove un Tir dovrà caricare o consegnare la merce all'interno di un porto; ma anche trasmettere online le pratiche amministrative che accompagnano il carico». Insomma, il rilancio dell'autotrasporto – che in Italia garantisce quasi il 90% della nostra economia (circa di qualche punto maggiore nella sola Sicilia) – passa dall'innovazione e dalla tecnologia. Il comparto, nonostante la crisi, ha numeri di una certa consistenza: la logistica infatti rappresenta la terza filiera

per l'Italia, dà lavoro a quasi 1 milione di addetti, e incide sul Pil per il 14%. E si può fare di più. «Purtroppo – attacca Giachino – negli ultimi tre anni la situazione è peggiorata, perché il trasporto non è considerato adeguatamente ed inoltre è gestito da gente inesperta. Serve subito un cambio di passo per raccogliere le sfide del futuro: l'economia globale ha un trend in crescita in riferimento al turismo e al trasporto merci. Non cogliere questa opportunità sarebbe un delitto».



I ritardi

L'ex sottosegretario Bartolomeo Giachino (nel riquadro) sostiene che il settore della logistica e dei trasporti, preponderante nella nostra economia, sconta ancora troppi ritardi ed inefficienze



L'Italia, candidata geograficamente a diventare la piattaforma logistica del Mediterraneo, ad oggi però sconta un gap non indifferente in termini di infrastrutture portuali e stradali. In Sicilia ancor di più che in altre regioni. I dati sono chiari: con l'attuale logistica viene intercettato soltanto il 6% del traffico merci che passa nel Mediterraneo. «Ogni anno – sottolinea l'ex sottosegretario ai Trasporti – perdiamo qualcosa come 4-5 miliardi di euro. Ci sono 500 mila container che, anziché approdare in Italia, arrivano nei porti del Nord Europa. Ciò vuol dire tasse lasciate in città portuali come Anversa o Rotterdam e occasioni di lavoro perse per le nostre aziende di autotrasporto. Con infrastrutture efficienti avremmo invece la possibilità di intercettare quasi tutto il traffico merci destinato all'Europa centrale; il che equivalebbe ad aumentare dell'1% il nostro Pil».

Da qui la necessità di battere i pugni in sede di Unione europea: «I fondi strutturali della programmazione 2014-2020 – conclude Giachino – vanno spesi, e bene, per migliorare e ammodernare porti e ferrovie».

[TRASPORTI - DATI E STORIE]



Incompiute, sono 192 Lunedì online l'elenco A luglio i primi fondi

Bellomo (Regione): «Ma la lista è destinata ad allungarsi»

DANIELE DITTA

In ogni Comune siciliano c'è almeno un'opera incompiuta. La Regione ne ha censite 192, con tante di dati, schede tecniche e soldi che servono per il completamento dei lavori: lunedì tutto verrà pubblicato sul sito del ministero delle Infrastrutture. Un elenco da record che colloca la Sicilia al primo posto in Italia di questa «triste» graduatoria. Nella lista dei cantieri lasciati in asso c'è di tutto: strade, dighe, impianti sportivi, scuole, ospedali, case popolari, rialluminazioni di centri storici.

L'elenco comunicato dalla Regione al ministero comprende però solo una parte delle incompiute. Nel precedente monitoraggio (aggiornato al 31 dicembre 2012) infatti ne risultano più di 350. «Alcune di queste – spiega Fulvio Bellomo, capo dell'ufficio speciale di coordinamento delle attività tecniche e di vigilanza sulle opere pubbliche – sono state cassate perché non ci sono stati forniti i dati. Ci sono infatti delle incompiute, risalenti ad esempio agli anni '70 e '80, talmente vecchie che ormai non si trovano più nemmeno i progetti originari dai quali poter trarre gli elementi chiesti dal ministero per il monitoraggio».

La Regione ha interpellato Comuni, Province, Iacp e Consorzi Asl e ha cominciato a passare al setaccio altri enti come Asp e aziende ospedaliere. La lista è destinata ad allungarsi. Nel giro di un mese è già passata da 152 alle attuali 192. «A fine anno – prosegue Bellomo – finiremo il monitoraggio». In-

tempo così tanti quattrini sono stati «bruciati»: contenziosi con le imprese, mancanza di fondi, lavori aggiudicati e mai consegnati, ditte fallite prima di iniziare i lavori, persino calamità naturali. La capitale siciliana delle incompiute è Giarre, dove sono rimasti fermi al palo il teatro comunale, il parcheggio multipiano (senza uscita), la piscina olimpionica (non a norma perché lunga 49 metri anziché 50), il campo da polo, la pista per macchine radio-comandate, palaecongressi, bambinopoli, centro anziani e mercato dei fiori. Un capitolo a parte meriterebbe le dighe, emblema delle incompiute siciliane. Da quella di Blufi, sulle Madonie, a quella di Pietrrossa, al confine fra il Calatino e l'Ennese. Per completare la prima basterebbero, si fa per dire, altri 155 milioni di euro. E dire che dal 1989 ad oggi ha «prosciugato» qualcosa come 260 milioni. La seconda invece è stata completata al 95%, poi nel 1997 i lavori si sono «impantanati».

Nella categoria infrastrutture stradali vanno infine menzionate la bretella che doveva collegare i monti Iblei alla Ragusa-Catania, il viadotto di Siculiana, il raccordo autostradale di Brancaccio sulla A19 Palermo-Catania. Storie diverse, ma dal comune denominatore, perché rappresentano un vero e proprio scempio architettonico.

A Palermo sono rimasti nel «libro dei sogni» i «Ponti di Perrault», i corridoi ciclo-pedonali sopraelevati

compiute inserite in lista. Ammesso che sia possibile. Si, perché alcune opere potrebbero anche essere demolite per problemi paesaggistici o ambientali.

Di finanziamenti per riprendere i lavori ancora non se ne parla: «Il ministero – afferma Bellomo – concluso il monitoraggio ci farà sapere quanti soldi potranno essere destinati alla Sicilia. A luglio, col decreto "Sblocca Italia", ci potrebbero essere delle novità».

La «fiera» delle opere senza fine

Le stime dei soldi finora andati «in fumo» si attesterebbero oltre i 400 milioni. Vari i motivi per cui nel

tempo così tanti quattrini sono stati «bruciati»: contenziosi con le imprese, mancanza di fondi, lavori aggiudicati e mai consegnati, ditte fallite prima di iniziare i lavori, persino calamità naturali. La capitale siciliana delle incompiute è Giarre, dove sono rimasti fermi al palo il teatro comunale, il parcheggio multipiano (senza uscita), la piscina olimpionica (non a norma perché lunga 49 metri anziché 50), il campo da polo, la pista per macchine radio-comandate, palaecongressi, bambinopoli, centro anziani e mercato dei fiori. Un capitolo a parte meriterebbe le dighe, emblema delle incompiute siciliane. Da quella di Blufi, sulle Madonie, a quella di Pietrrossa, al confine fra il Calatino e l'Ennese. Per completare la prima basterebbero, si fa per dire, altri 155 milioni di euro. E dire che dal 1989 ad oggi ha «prosciugato» qualcosa come 260 milioni. La seconda invece è stata completata al 95%, poi nel 1997 i lavori si sono «impantanati».

Nella categoria infrastrutture stradali vanno infine menzionate la bretella che doveva collegare i monti Iblei alla Ragusa-Catania, il viadotto di Siculiana, il raccordo autostradale di Brancaccio sulla A19 Palermo-Catania. Storie diverse, ma dal comune denominatore, perché rappresentano un vero e proprio scempio architettonico.

A Palermo sono rimasti nel «libro dei sogni» i «Ponti di Perrault», i corridoi ciclo-pedonali sopraelevati



progettati dal celebre architetto francese che dovevano permettere di attraversare la circonvallazione. Per non parlare del raddoppio del ponte Corleone e del sottopasso di via Perpignano: lavori naufragati per il fallimento della ditta messinese «Cariboni». Nell'«antologia» degli sprechi figurano anche tante piccole opere. Un esempio? A Cammarata, in provin-

cia di Agrigento, è prevista la bretella di collegamento con la Sp 24 e la Sc Calcara (roba da un milione di euro), ancora meno (359 mila euro) costerebbe ultimare il tratto finale della strada panoramica montana. Lavori che, qualora il governo centrale dovesse reperire le necessarie risorse economiche, «potrebbero dare respiro all'occupazione» conclude Bellomo.

Senza fine

Il viadotto di Siculiana è ormai un emblema delle tante opere incomplete in Sicilia

dall'estero. In pullman, quando li vado a prendere – continua – faccio provare i prodotti tipici siciliani per dare l'idea di ospitalità che ci appartiene. Albergo, pranzo e cena tipici, degustazione vini locali, fanno parte del mio pacchetto».

Da qui, il successivo passo è stato quello di acquistare due mezzi (un autobus gran turismo e un minibus da 20 posti) per abbassare i costi. Ma Alessandra non si è fermata e ha fatto un ulteriore passo in avanti. Quattro mesi fa ha acquistato un terreno a Viggianello, in provincia di Catania, e l'ha trasformato in un giardino didattico per ragazzi, dedicato alle attività artigianali locali: lavorazione di prodotti caseari, carta pesta, orto biologico, apicoltura e così via. L'ambiente è rustico e tipico siciliano. Ci sono 25 alberi da frutto e sono stati ricreati animali in vetroresina. «Nell'orto – conclude Alessandra – lavorano circa 20 giovani che assistono i ragazzi. Il segreto è crederci e non arrendersi mai».

ANNA CLARA MUCCI

Dal pullman al «giardino didattico» così è nato l'«incoming operator»

per guida naturalistica e comincia ad accompagnare i turisti per conto dell'associazione ambientalista «Gruppi Ricerca Ecologica».

Alessandra si trasferisce a Catania per motivi di cuore e qui comincia a lavorare, «spesso gratuitamente», come segretaria negli alberghi. È il 1999. Vedendo che molti turisti che arrivano in albergo non sanno cosa visitare e come muoversi, propone un progetto di «guest assistance» (fornire al visitatore un bus navetta con guida e accompagnare i turisti secondo un calendario preciso) al direttore dell'albergo. Ma viene sottovalutato. Alessandra non si perde d'animo. E decide di

prendere una sua iniziativa: crea un'associazione che organizza laboratori didattici, escursioni, informazione su natura e turismo, orientata a lavorare soprattutto con i ragazzi delle scuole. «Ai tempi – dice Alessandra Faro – gli studenti erano considerati un turismo secondario. Il settore scuola che tutti disdegnavano, è stata la mia fortuna».

A questo punto, la giovane comincia a noleggiare pullman di altre ditte e con l'associazione propone alle scuole guide ed escursioni. Siamo nel 2001. L'appoggio nei confronti dei ragazzi non è di tipo accademico, ma di gioco, coinvolgimento, laboratoriale. «Una no-

vità – sottolinea Alessandra – se consideriamo che sono trascorsi quasi 15 anni. Fornivo pacchetti organizzati, la guida, il ristorante, la sosta per i bagni, la sicurezza per i disabili. Barriere architettoniche, allergie erano valutate a seconda del tipo di target». A questo punto anche la scuola si evolve e comincia a chiedere giri della Sicilia di 3-4 giorni. L'associazione non va più bene. E nasce, nel 2005 l'agenzia di viaggi e incoming operator nel Catanese. «Il mio punto di forza – afferma Alessandra – è sempre quello di valorizzare il territorio siciliano: i nostri ristoranti, gli alberghi. Organizziamo le visite nell'Isola per chi arriva



ALESSANDRA FARO

Bonifica Amianto · Coperture Industriali · Impianti Fotovoltaici · Linee vita



Numero Verde
800 912392
www.simemi.com



[TRASPORTI TERRESTRI - LE BICICLETTE]

Cicloturisti più sicuri grazie ad un'iniziativa di ambientalisti volontari

Autocivitas: consegna in hotel e parcheggi in bar e librerie

In Sicilia prende sempre più campo il «cicloturismo», ossia la vacanza fatta a bordo di una bicicletta. Molto più sviluppata in Sicilia orientale, dove la tendenza ha portato le aziende ricettive e i Comuni ad attrezzarsi, tarda invece ad affermarsi in Sicilia occidentale. A Palermo è da poco nato un nuovo progetto di mobilità in bicicletta, fatto a misura di turista che non arriva già «armato» di due ruote e che deve fare i conti con la carenza di piste ciclabili, con il traffico e con il rischio di furti.

Un'associazione di volontari, Autocivitas, ha pensato di acquistare una flotta di bici fatte costruire appositamente e di noleggiarle consegnandole direttamente al turista nel suo albergo. Così non c'è il problema di raggiungere il punto di consegna: il mezzo viene affidato in hotel da un operatore, e viene riconsegnato nello stesso hotel, comodamente.

Il nuovo servizio ha anche pensato a come risolvere il problema dei furti di biciclette a Palermo, dove non ci sono stalli e se la leghi al palo o all'albero trovi solo la ruota. Una volta in pieno centro è stato persino segato l'albero per portare via la bicicletta incatenata al fusto. Dunque, per il turista che va in bici, probabilmente per fare cultura, visitare monumenti, leggere un libro o prendere un caffè, Autocivitas ha

organizzato dei punti di custodia proprio presso librerie, bar e negozi ubicati nei punti strategici del centro città.

Nell'ottica complessiva di allargare l'orizzonte dei servizi ai turisti di Palermo, la Pmocard ha valorizzato il progetto di Autocivitas. La Pmocard, quindi, ha promosso la convenzione per lo sconto del 20% delle tariffe e tre luoghi strategici per la custodia, Palazzo dei Normanni, Piazza Marina e Piazza S. Oliva.

Alla tirata delle somme l'albergatore non sarà più impegnato a con un servizio che distrae personale prezioso per la sua attività tra consegna, ritiro, pulizia e cura della manutenzione ordinaria e straordinaria delle bici.

L'ospite potrà muoversi in città con una certa sicurezza e con delle biciclette nuove

e modernissime. Resta valida la possibilità di avere una guida o un accompagnatore per il giro della città in bicicletta.

Una curiosità: la consegna e il ritiro sono gestiti grazie ad un bici-calesse che presto si aggirerà in città con le insegne di Autocivitas.

Scrive Boris La Corte, presidente di Autocivitas: «In una caotica Palermo, capitale - in pectore - della bicicletta, rimane inesplorato il significato economico che hanno le politiche sulla mobilità che sono idonee ad intervenire (positivamente o ne-



In bici Autocivitas con parcheggio «protetto»

A sinistra, una bici Autocivitas in un parcheggio «protetto»; in alto, la consegna presso una nota libreria del centro città con il presidente Boris La Corte

gativamente) sul reddito delle persone e sul gradimento turistico in genere. In una Terra colpita da recessione strutturale, rassegnata a targhe alterne e strisce blu quali uniche politiche di mobilità, Autocivitas propone il proprio modello economico di mobilità ciclabile sintetizzato nello slogan: «Io non cedo, io non perdo, io non pago».

«Rendere una proposta fattibile ed economicamente vantaggiosa - spie-

ga Boris La Corte: sono questi i due binari per indurre le persone a modificare le proprie abitudini. Io non cedo: fornire le bici o garantirne comunque la manutenzione gratuita. Io non perdo: lavorare in autotutela per fronteggiare efficacemente la piaga del furto coinvolgendo le attività commerciali nell'ospitalità protetta e gratuita verso gli utenti in bici, rendendosi - di fatto - una canalizzazione privilegiata dei consumi

verso gli esercizi ospitanti. E' un meccanismo base di redistribuzione del reddito basato - per la prima volta - non sui prodotti ma su di una scelta di mobilità alternativa. Impensabile prima di noi. Questa forma di protezione autogestita minimizza il rischio furto ed è valida ed idonea a chiedere la copertura alle imprese assicuratrici che oggi non forniscono questo prodotto a Palermo ed in tutta Italia. Si tratterebbe di una conquista epocale di rinascita civile».

«Io non pago - conclude il presidente di Autocivitas - calcolare il beneficio in termini economici del mancato utilizzo della vettura e che si quantifica nel risparmio di carburante (stimato fra 3 e 6 miliardi di euro su utilizzo costante della bici per 5 milioni di italiani. Fonte Ciclismo dicembre 2013) e di tariffe assicurative».



NUOVA PEUGEOT 108



AUTOMOBILFRANCE

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

CALTANISSETTA - Via Due Fontane, n 97 - Tel. 0934 593117

[TRASPORTI TERRESTRI - NOLEGGIO AUTOBUS E PULLMAN]



Noleggio con conducente servono norme omogenee per sicurezza e concorrenza

70º dell'Anav: il 4 e 5 luglio a Giardini l'assemblea nazionale

L'Anav, associazione viaggiatori su strada aderente a Confindustria, ha scelto la Sicilia per riunire la propria assemblea nazionale annuale, nel 70º anniversario della fondazione. L'evento si terrà il 4 e 5 luglio a Giardini Naxos, alla presenza, fra gli altri, del viceministro ai Trasporti Riccardo Nencini, del presidente nazionale dell'Anav, Nicola Biscotti, del neopresidente di Asstra Massimo Roncucci e del sottosegretario allo Sviluppo economico Simona Vicari. Sarà presentato uno studio sull'efficienza del trasporto pubblico locale.

Sarà l'occasione anche per discutere dei problemi del noleggio autobus con conducente, di cui si occupa il vicepresidente regionale dell'Anav Sicilia, Sebastiano Scionti. L'attività è disciplinata dalla legge quadro 11 agosto 2003, n. 218 che ha liberalizzato l'accesso delle imprese al mercato e riconosciuto il libero esercizio dell'attività in riferimento alla libera circolazione delle persone. La legge quadro ha demandato alle Regioni il compito di fissare le modalità per il rilascio, nel rispetto del principio di libera concorrenza, delle autorizzazioni all'esercizio dell'attività di noleggio autobus con conducente. Tuttavia, l'attuazione a livello regionale è avvenuta in maniera incompleta e disomogenea sotto molteplici aspetti: anzianità degli autobus da adibire al servizio, rapporto personale/parco autobus, accesso al ruolo dei conducenti di autovetture Ncc, sanzioni.

Con riferimento all'anzianità degli



SEBASTIANO SCIONTI

autobus, che i recenti fatti di cronaca hanno portato all'attenzione dell'opinione pubblica, va evidenziato come tale aspetto sia disciplinato - a livello regionale - in maniera eterogenea: se, ad esempio, la Regione siciliana ha adottato una linea di massimo rigore imponendo il possesso dei requisiti ambientali massimi vigenti al momento della presentazione dell'istanza di immatricolazione, altre Regioni hanno previsto vincoli meno stringenti. Sono evidenti gli effetti distorsivi della concorrenza (differenti condizioni di accesso al mercato e di svolgimento dell'attività) e le problematiche, an-

che sul piano della sicurezza del trasporto e della circolazione, che possono derivare da tale quadro normativo. Occorre intervenire sulla L. n. 218/2003 per disciplinare in maniera unitaria alcuni aspetti salienti della disciplina relativa all'attività di noleggio autobus con conducente ed, in particolare, quello relativo all'anzianità degli autobus. Tale aspetto potrebbe essere disciplinato attraverso l'introduzione, nell'ambito della stessa legge-quadro, di una norma che preveda, ai fini dell'esercizio dell'attività di noleggio con conducente, l'immatricolazione di autobus con caratteristiche non inferiori ad una determinata classe ambientale europea. Il vincolo dovrebbe essere introdotto, per ovvie ragioni, con gradualità, limitandone l'applicazione ai soggetti di nuova costituzione ovvero, per i soggetti già presenti sul mercato, ai soli autobus destinati all'incremento del parco veicolare.

Anche sulle altre questioni riguardanti l'accesso e lo svolgimento dell'attività di noleggio autobus con conducente andrebbe avviato un processo virtuoso di omogeneizzazione delle normative vigenti a livello regionale. In particolare, per quanto riguarda l'accesso al ruolo dei conducenti occorrerebbe riconoscere, a livello nazionale, la validità dei titoli professionali previsti dal codice della strada (carta di qualificazione del conducente, patente D e certificato di abilitazione professionale) per i conducenti di autobus anche ai fini del-



l'iscrizione di diritto al ruolo dei conducenti di autovetture, senza necessità di ulteriori prove o esami. In merito al rapporto personale/parco autobus, l'obiettivo dovrebbe essere quello di lasciare all'autonomia delle singole imprese (anche in considerazione del carattere stagionale dell'attività) l'individuazione della forza lavoro necessaria all'espletamento del servizio ovvero quello di prevedere un rapporto per-

sonale/autobus uniforme su tutto il territorio nazionale, che tenga conto delle caratteristiche dell'attività. Con riferimento all'aspetto sanzionatorio occorrerebbe rimuovere le incongruenze tra le diverse normative regionali di recepimento del decreto ministeriale 11 marzo 2004, di attuazione dell'articolo 3 della legge n. 218/2003 in materia di sanzioni pecuniarie e di sospensione o revoca dell'autorizzazione, che at-

Passato e futuro

In alto, un autobus degli anni Cinquanta dell'Amat di Palermo; a sinistra, un moderno bus scoperto del servizio turistico Katane a Catania

tualmente provocano innumerevoli difficoltà operative alle imprese, costrette ad uniformarsi a regole diverse in ciascuna Regione, e in molti casi duplicando sanzioni già previste dal codice della strada. In un'ottica di semplificazione andrebbe, poi, prevista l'abrogazione dei registri regionali delle imprese di noleggio con conducente in considerazione dell'avvio del Registro Elettronico Nazionale.

PASSANDO LA RESIDENZA IN UNA REGIONE CHE NON HA RECEPITO LA LEGGE, SI PUÒ OPERARE IN SICILIA CON MEZZI VECCHI E A PREZZI BASSI

ANNA CLARA MUCCI

Una «guerra tra poveri». Ecco cosa accade ai noleggiatori di autobus e minibus da rimessa con conducente, quando alcuni hanno l'autorizzazione richiesta dalla Regione siciliana e altri continuano ad avere la «vecchia» licenza comunale. Si alzano i costi dei primi e automaticamente si abbassano quelli dei secondi. Se poi a ciò, si aggiunge la tariffa dei parcheggi, allora a pagare le spese sarà sicuramente il turista che ha deciso di trascorrere le vacanze sull'Isola.

Ma andiamo con ordine. Fino a qualche anno fa, in Italia non c'era alcuna legge che regolamentasse il noleggio da rimessa. Soltanto nel 2003 è stata introdotta la legge numero 128 dell'11 agosto, che avrebbe dovuto disciplinare, in tutte le regioni italiane, l'atti-

La concorrenza sleale di chi aggira le norme va a danno delle imprese sane e dei turisti

vità di trasporto di viaggiatori, effettuata mediante noleggio di autobus con conducente. A quel punto, non si sarebbe più trattato di avere la licenza rilasciata dal Comune di residenza per lavorare, ma occorreva avere, dietro determinati requisiti, l'autorizzazione rilasciata dalla Regione di pertinenza.

La suddetta legge è stata immediatamente recepita dalla Sicilia (2004),

che ha emesso un regolamento che però prevede rigorosi requisiti, non equamente richiesti nelle regioni in cui ancora la legge non è stata recepita. Solo per

vecchie licenze comunali. In base poi ai requisiti, ogni vettore si sarebbe potuto iscrivere all'albo dei noleggiatori da rimessa con conducente. Il problema, però, è che la legge del 2003 non è stata recepita da tutte le regioni d'Italia, creando una concorrenza spietata tra regione e regione. In altre parole, le regioni che l'hanno recepita (come la Sicilia) hanno emesso un loro regolamento che però prevede rigorosi requisiti, non equamente richiesti nelle regioni in cui ancora

fare un esempio, secondo il regolamento siciliano, un autobus può essere sostituito soltanto con un mezzo di categoria superiore e un mezzo, acquistato ex novo, per ampliamento parco macchine, deve essere di nuovissima categoria (con un aumento notevole dei costi).

Inoltre, secondo la Regione siciliana,

occorre dotarsi di una nuova autorizzazione ogni volta che si acquista un mezzo nuovo (con l'ulteriore richiesta di maggiore capacità finanziaria), mentre prima del 2003, bastava avere la licenza per comprare tutti i mezzi che si volevano. Oltre a tutto ciò, molti noleggiatori lamentano anche il fatto che, nella stessa società, non si possono avere autobus autorizzati da regioni differenti. «Molti vettori – hanno sottolineato alcuni noleggiatori siciliani – però lo fanno, a discapito di chi è autorizzato soltanto dalla Regione siciliana e quindi va incontro a costi maggiori». Ecco quindi che si scatena una guerra fra vettori. «A Roma – afferma un noleggiatore di Catania – devono spinge-

re perché tutte le Regioni si uniformino. È vero che c'è il libero mercato, ma così chi fa le cose secondo la legge siciliana è tagliato fuori. Molti si fanno la residenza fittizia in altre regioni, dove le cose stanno diversamente e poi vengono a lavorare qui». La situazione dei noleggiatori da rimessa influenza spesso il pacchetto del turista che viene a trascorrere le vacanze sull'Isola.

Assieme ai costi del trasporto da noleggio, aumentano, infatti, anche le tariffe dei parcheggi. «Basti pensare – sottolinea un vettore dell'Isola – che a Taormina il parcheggio costa 100 euro, a Siracusa 80 euro, 65 a Monreale, 60 a Cefalù, 30 a piazza Armerina e ad Erice, 15 euro sull'Etna e così via. E per il 2015 molto probabilmente queste tariffe saranno destinate ad aumentare ulteriormente».

Per tutta la vita.

Barone
Gomme

NUOVA
APERTURA

Barone
Gomme

Pneumatici - Meccanica - Revisione
Elettrauto - Assetti e Accessori sportivi

Via Morosoli, 6/8 - 95124 Catania
Tel. 095 449150 - Fax 095 449611



[TRASPORTI - LE RISORSE UMANE]

FRANCESCO LO BOCCHIARO*

Negli anni '90 la maggior parte del naviglio italiano batteva bandiera straniera, affinché gli armatori potessero abbattere i costi di gestione. Lo Stato nel 1998 istituì il Registro Internazionale; legge che ha consentito il rientro delle navi sotto bandiera italiana. In cambio gli armatori hanno ottenuto sgravi fiscali e contributivi. La legge prevedeva e tuttora prevede l'imbarco di personale straniero ed un certo numero di marittimi italiani, al fine di garantire l'occupazione di questi ultimi. Sono rientrate circa 800 navi in bandiera italiana. Nel susseguirsi degli anni il cluster marittimo e l'occupazione è cresciuto, ma non in termini di occupazione di marittimi italiani.

La premessa serve a spiegare perché in Italia è esplosa una gravissima disoccupazione nel settore marittimo. Il nostro contratto di lavoro prevede costi non competitivi rispetto al personale comunitario ed extracomunitario. Per fare un esempio, un marinaio abilitato «straniero» con contratto ITF costa circa 1.753 dollari al mese, mentre il marinaio italiano costa circa 5.357 dollari al mese. Gli allievi ufficiali hanno enormi difficoltà ad imbarcarsi a seguito degli stessi motivi di costi; l'italiano costa circa 2.000 dollari al mese, l'allievo straniero circa 500 dollari. A conti fatti gli armatori preferiscono pagare una penale prevista dalla «Tonnage Tax» per il mancato imbarco dell'allievo. Tale penale ha un

costo di 22.500 euro l'anno da versare al Fondo Nazionale Marittimi, a fronte di circa 33.600 euro l'anno che lo stesso armatore dovrebbe erogare per l'imbarco dell'allievo. Tale situazione ha creato negli anni una carenza di ufficiali, che nel mondo si aggira intorno a 33.000 unità.

Un marinaio italiano percepisce 5.357 dollari al mese, uno straniero 1.573. Un allievo ufficiale costa 2mila dollari al mese contro i 500 dollari di un extracomunitario. Bisogna aprire spazi in tutte le categorie

Tutt'altra situazione per le figure professionali inferiori, dove sempre a livello mondiale c'è una situazione di 400.000 posti in più del fabbisogno. A questo andazzo si è aggiunto il fatto che, a causa della crisi, moltissime persone anche prive di qualsiasi attinenza con il settore abbiano sostenuto i costi di certificazione e si siano iscritti alla Gente di mare sperando in un imbarco. Che, per le ragioni dette, non arriva. Risultato: in un mondo in cui gli imbarcati sono 250 mila, in Italia si stima che vi siano oltre 50 mila marittimi iscritti, la maggior parte del Sud e siciliani. Non è possibile avere dati ufficiali su quanti effettivamente imbarcati, poiché la mancanza di un collocamento centralizzato ha creato una condizione di non poter sapere con precisione se e quanti marittimi siano davvero in esubero. Questa descrizione non vuole certo essere una giustificazione della situazione. Anzi. Spieghiamo le ragioni per proporre soluzioni che facciano superare questa assurda crisi. In atto come sindacato siamo impegnati in un serrato confronto con gli armatori, rappresentati da Confitarma, per far sì che sia limitato il ricorso a personale straniero vantaggio dell'imbarco di italiani. Ma a questa trattativa è indispensabile che partecipi il governo nazionale, che deve trovare strumenti capaci di rendere competitivo il lavoro degli italiani e che compensi i maggiori costi per gli armatori. Il che, per noi, significa, tra l'altro, una vera formazione garantita anche a bordo, purché al termine sia seguita dall'imbarco al grado superiore, non solo per gli allievi uff-

Troppi stranieri a bordo Su 50mila addetti italiani pochissimi gli imbarcati

Lo Bocchiaro (Fit-Cisl): «Puntare su formazione garantita»



L'italianità

In alto, Francesco Lo Bocchiaro, segretario regionale Fit-Cisl marittimi; a sinistra, lavoratori extracomunitari impegnati nei servizi di imbarco di una nave

«Vincolare il periodo di apprendistato agevolato all'effettiva assunzione. Alla trattativa con Confitarma deve partecipare il governo nazionale per dare strumenti capaci di rendere competitiva la professionalità dei nostri lavoratori e di compensare i maggiori costi delle aziende. Inoltre il Fondo nazionale marittimi dovrebbe erogare anche sostegni al reddito ai disoccupati»

sono state stanziate per un triennio. C'è il rischio che vi siano dei tagli, con tutto ciò che significherebbe. Molte delle difficoltà sono legate anche al ritardo culturale del sindacato, ma non dobbiamo tralasciare le responsabilità dell'armamento. Oggi pare che, attraverso le proprie associazioni, non sappia guardare al futuro, non sappia concordare col sindacato iniziative concrete nell'interesse vicendevole delle parti. Purtroppo una soluzione immediata ed efficace non esiste, ma da un confronto leale, qualificato e deciso, devono venire proposte sostenibili per tutti. Il nostro obiettivo, nell'unico interesse di riportare equilibrio nel mercato del lavoro marittimo, potrà essere raggiunto solo se i lavoratori sceglieranno di puntare su una maggiore professionalità, se tutti i soggetti della filiera acetteranno di confrontarsi col mondo e non più solo col «vicino di casa» e se il governo nazionale sarà capace di cogliere l'opportunità in un settore proiettato verso la crescita.

Segretario regionale Fit-Cisl marittimi

AMBIENTE

Settore rifiuti pesano anche i mezzi vecchi

costi eccessivi del noleggio mezzi e del conferimento in discarica, lavoratori senza stipendio anche da venti mesi, alcuni rimasti senza lavoro, mezzi insufficienti, strade colme di rifiuti. Un quadro nero, quello della raccolta rifiuti in Sicilia, che le diverse riforme e accordi degli ultimi anni non hanno migliorato. «Dopo il ritorno della gestione ai singoli Comuni, voluto dal governo regionale – spiega Dionisio Giordano, segretario regionale Fit Cisl Ambiente –, si sono creati confusione e disservizi: nuove aziende che subentrano alle vecchie lasciando, in barba alle norme e agli accordi, i lavoratori dei vecchi Ato a casa; costi di gestione che restano alti, le gare d'appalto mai indette e nessun confronto con i sindacati». Costituite le 18 Srr, sono 58 i piani di intervento approvati per la nascita delle Aro, aree di raccolta ottimale, 100 Comuni in tutto, ma nessuna delle amministrazioni ha indetto una gara. «Il servizio è stato spesso assegnato dai sindaci senza gare, senza confronto con le parti sociali, e così i disservizi di sempre, gli errori gestionali, le situazioni debitorie continuano a sopravvivere». A pagare il prezzo sono i cittadini, con il disservizio nonostante l'aumento delle tasse, e i lavoratori. Ma soprattutto l'ambiente: il caos ha portato alla chiusura di varie discariche e tantissimi vecchi e inquinanti compattatori ogni giorno attraversano la Sicilia per conferire i rifiuti negli impianti autorizzati, lontani dalle città di raccolta.

Al Coirres nella provincia di Palermo sono stati licenziati da più di un anno 174 lavoratori, una cinquantina nella provincia di Messina, nel Catanesi si è proceduto con la riduzione degli orari e il declassamento dei lavoratori dalle loro mansioni originali. Gli stipendi in ritardo, inoltre, sono ormai una realtà: si va dai due mesi di attesa agli Ato Pa1 e Pa2 della provincia palermitana, al quadro tragico dei venti mesi di attesa all'Ato 2 di Messina. E ad aggravare la situazione debitoria, c'è il nolo dei mezzi, con cifre che raggiungono spesso i sei zeri. «Anziché concentrarsi nell'acquisto di un parco mezzi, tutte le società hanno optato per il noleggio a favore di ditte amiche, e questo è il risultato». Altissimi anche i costi di conferimento e di discarica tutto per via del mancato avvio della raccolta differenziata, partita di fatto solo nel Trapanese. «La frammentazione del servizio – conclude il segretario regionale Fit Cisl Ambiente, Giordano – ha fatto venir meno gli interessi degli imprenditori che potevano investire, lasciando spazio ai cosiddetti "prenditori" senza regole, attirando le sacche del malaffare e mettendo a rischio i posti di lavoro. Il governo regionale deve intervenire ripristinando un sistema di gestione rifiuti che vada oltre i singoli Comuni, e in cui il potenziamento del servizio e dell'impiantistica devono diventare una priorità, strumento di riconversione economico e riduzione dei costi».

Giordano (Fit-Cisl): «I costi di gestione restano alti, crescono quelli di conferimento e l'Isola è attraversata ogni giorno da compattatori. Bisogna andare oltre i Comuni e favorire gli investimenti sull'efficienza del sistema»

RANGE ROVER EVOQUE 2014
URBAN CAPABILITY

Design all'avanguardia e una vera anima Land Rover. Il suo inconfondibile istinto off-road ti regalerà emozioni uniche, dentro e fuori città. Scopri la nuova gamma con il suo innovativo cambio automatico a 9 marce.

Land Rover consiglia Scopri le soluzioni d'acquisto personalizzate di LAND ROVER FINANCE (Freedom, Leasing e Rent). Consumi da 5,7 a 7,8 litri/100 Km (ciclo combinato). Emissioni CO₂ da 149 a 181 g/km.

Sorbello Auto

S.S. 114 ang. Strada 17 - 95018 Riposto (CT)
095 7780001 095 7780033 www.sorbelloauto.it info@sorbelloauto.it

[TRASPORTI MARITTIMI - L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA]



E' ora di investire sul rinnovo delle flotte

Nel Nord Europa si cambia con navi a gas e porti attrezzati, c'è il rischio che i vecchi mezzi non a norma finiscano qui

MICHELE GUCCIONE

e nuove strategie dell'Unione europea in materia di mobilità pongono al primo posto la «sostenibilità ambientale» dei sistemi di trasporto, intesi sia come reti di comunicazione che come tipologia di mezzi. La nuova programmazione europea, in testa il programma «Horizon 2020», assegna la maggior parte delle risorse a iniziative basate sulla ricerca e innovazione per la creazione e commercializzazione di nuovi sistemi di trasporti e di nuovi mezzi di locomozione, che abbiano due caratteristiche principali: l'organizzazione dei sistemi in reti e consorzi fra territori dei Paesi membri e l'impiego di tecnologie sempre più «green». Alta attenzione sarà data, ad esempio, allo sviluppo di sistemi di trasporto marittimo integrati e che adottino motori e materiali capaci di ridurre le emissioni nocive. Temi sui quali la ricerca scientifica e le grandi aziende del settore sono particolarmente impegnate e, fra queste, Fincantieri impegna anche in Sicilia centri ed enti di ricerca con i quali collabora. Va anche detto, in questa ottica, che le iniziative imprenditoriali andrebbero sostenute da una politica che favorisca l'emergere delle sinergie tra imprese, in quanto, soprattutto nel Mediterraneo, c'è bisogno di agire tutti insieme per l'ottimizzazione dei risultati.

Entrando nel merito della politica marittima, è ben noto che, ad esempio, nel comparto dei traghetti la flotta che opera nel Mediterraneo è per lo più obsoleta. In particolare, la flotta italiana, composta da una novantina di mezzi, ha un'età media superiore ai 25 anni; all'anzianità sono collegati ingenti costi operativi per l'inefficienza energetica dei mezzi e per i crescenti costi di manutenzione. Numerosi traghetti servono a garantire un collegamento stabile con le Isole, servizio che obbliga lo Stato ad erogare contributi agli armatori; l'inefficienza dei mezzi diventa quindi un costo a carico della collettività. Contemporaneamente le infrastrutture portuali non sono in linea con gli standard dei principali porti nordeuropei. Ma, come segnalano fonti di Fincantieri, mentre in Nord Europa, sotto la spinta delle normative in tema ambientale, sono in corso piani d'investimento, ad esempio, per la realizzazione di una rete di distribuzione del gas nei maggiori scali e, selettivamente, alcuni armatori stanno cominciando ad ordinare mezzi innovativi a gas o a refi-

tare i vecchi, dotandoli ad esempio di scrubbers, nel Mediterraneo il comparto è particolarmente fermo. Solo qualche armatore, stando alle notizie di stampa, starebbe investendo sulla ricerca e sull'applicazione di motori più ecologici. Ma, sottolineano ancora fonti di Fincantieri, c'è anche il rischio che le carenze infrastrutturali, unite alle difficoltà degli armatori nel reperire finanziamenti sufficienti al rinnovo delle flotte, trasformino il Mediterraneo in un'area che riceve i mezzi «rottamati» dagli armatori del Nord Europa. Unità fuori legge perché non in grado di rispondere ai limiti fissati dalle aree ECA-Emission Control Areas in termini di emissioni di solfati e che, dunque, avrebbero un valore pari a zero ma che, essendo anagraficamente più giovani almeno in parte, svecchierebbero la flotta del Mediterraneo, area non inserita tra quelle dell'ECA. Ecco perché la disponibilità di risorse europee cui potrebbero attingere gli armatori del Mediterraneo andrebbe accompagnata da una

Da Fincantieri segnalano che l'area del Mediterraneo è soggetta a limiti meno rigidi in tema di emissioni nocive dei motori navali. La ricerca scientifica vede impegnati diversi centri, anche in Sicilia. C'è la possibilità di attingere a fondi europei, ma gli armatori vanno sostenuti dalle istituzioni pubbliche e finanziarie



L'A. d. Fincantieri, Giuseppe Bono. In alto, la «Regal Princess» consegnata a maggio; a sinistra la terza nave consegnata a Viking Star

politica dei trasporti marittimi attenta alle politiche logistiche, infrastrutturali e ambientali.

Sembra tuttavia incoerente far navigare unità navali non efficienti in un mare chiuso e nello stesso tempo puntare su un'economia basata largamente sul turismo, soprattutto costiero, per gran parte dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo. Anche in questo caso, occorre fare sistema per uscire dallo stallo. Andrebbe promossa un'iniziativa di sistema da parte di Istituzioni finanziarie, Istituzioni locali e compagnie di navigazione, finalizzata a dare nuovo impulso al trasporto marittimo in Italia. L'acquisto dei nuovi mezzi potrebbe essere finanziato attraverso risorse del Fondo europeo per gli investimenti e finanziamenti erogati da Istituzioni finanziarie o dalla Bci e concesse in leasing finanziario agli armatori. Non va trascurato, inoltre, che l'Italia, posta al centro del Mediterraneo allargato fino al Golfo Persico e ai Paesi dell'Africa, costituisce una piattaforma logistica naturale

per l'Europa. L'area del Mediterraneo ha un potenziale di popolazione di 525 milioni di persone nel 2020; è solcato dal 19% dei traffici marittimi mondiali (corrispondenti a circa 1,4 mld di tonnellate di merci) e dal 30% dei traffici petroliferi. Circa due terzi di tutte le altre risorse energetiche in rotta per l'Italia o dirette ad altri Paesi dell'Ue transitano attraverso il Mediterraneo, incluse quelle veicolate attraverso gli oleodotti. Circa un terzo dell'interscambio totale italiano ed il 76% dell'interscambio italiano verso i Paesi dell'area Med è realizzato via mare. In termini di traffici turistici, nel 2012 le navi da crociera operative nell'area erano 168, con una capacità di 221.214 letti bassi ed un potenziale di trasporto di 3,78 milioni di passeggeri distribuiti su 2.650 crociere in media da 8,1 notti.

Il Mediterraneo riveste un peso geopolitico straordinario a fronte di esigenze militari, correlate alla forte instabilità politica dell'area, esigenze umanitarie per i ben noti traffici migratori clandestini, e commerciali. Questa rilevanza ben si sposa con l'interesse industriale del Paese che ha come potenzialità non solo il trasporto di passeggeri e merci, ma anche l'off shore, settore ad altissima tecnologia nel quale l'Italia svolge un ruolo di primo piano e la Sicilia in particolare con il Cantiere navale di Palermo.

IL DISTRETTO «NAVTEC» SVILUPPA RICERCHE METTENDO INSIEME ISTITUZIONI, CNR, UNIVERSITÀ E AZIENDE

Yacht a idrogeno, ecopescherecci, navi veloci l'innovazione prende forma a Messina

VINCENZO ANTONUCCI*

Il Distretto Tecnologico Sicilia Trasporti Navali, Commerciali e da Diporto nasce e si muove nell'ambito delle politiche, delle strategie e delle linee di intervento promosse e adottate dalla Regione nel campo della ricerca, dell'innovazione e del trasferimento tecnologico. La sua struttura si basa sul modello della tripla elica che descrive le modalità di interazione e di interdipendenza fra i tre attori fondamentali dei processi innovativi: le università ed i centri di ricerca, l'amministrazione pubblica e le aziende.

Il Distretto oltre alla Regione e agli enti pubblici che svolgono istituzionalmente attività di ricerca quali le tre università siciliane (Messina, Palermo e Catania) e il Cnr, può contare sulla presenza di imprese che operano nel settore delle costruzioni navali (Fincantieri, Intermarine, Cantieri Tringali, Cantiere Navale di Augusta, Abacus Marine), dei trasporti (Caronte & Tourist, Ustica Lines) e dell'impiantistica industriale e dell'ambiente (NICO).

Il Distretto ha sede a Messina presso il nuovo Centro Prove del Cnr Itae, centro nato da un accordo tra il Cnr, il Ministero dell'Ambiente e la Regione e realizzato in parte con fondi destinati ai Distretti tecnologici siciliani.

Il CdA del Distretto Tecnologico è presieduto dall'ing. Gaetano Cacciola, dirigente di ricerca del Cnr Itae di Messina. L'A. d. è l'ing. Daniele Noé.

Dalla sua costituzione, il Distretto Tecnologico si è impegnato prevalentemente nel produrre proposte progettuali cercando di: valorizzare le potenzialità e le risorse di ciascun socio;

rafforzare le collaborazioni già esistenti tra i soci; promuovere nuove collaborazioni attraverso la creazione di reti con altri distretti o cluster; promuovere attività di spin-off. Nell'ambito del PON Ricerca e Competitività 2007-2013, sono in fase di attuazione 5 progetti. «STI-TAM», per un importo di euro 7.379.451, si propone di sviluppare tecnologie innovative per il trattamento dei rifiuti liquidi della navigazione (slop e acque di sentina), tecnologie finalizzate alla realizzazione di soluzioni impiantistiche da impiegare in siti stazionari (cantieri, aree portuali) e mobili quali bettoline o altri natanti; «TESEO» (euro 15.088.936) mira all'efficientamento energetico delle imbarcazioni e permetterà di realizzare il prototipo di un peschereccio innovativo a basso impatto ambientale e un sistema propulsivo ad elevata potenzialità per mega-

yacht mediante celle a combustibile; «HYDRA» (euro 5.947.681) si prefigge di elaborare nuove tipologie di carene per imbarcazioni da diporto a basso impatto ambientale; «SEAPORT» (euro 8.933.913) ha l'obiettivo dell'ottimizzazione energetica ed ambientale delle aree cantieristiche e portuali e del miglioramento dell'interazione nave-terraferma per ottenere sia una integrazione energetica che una sinergia in grado di ottimizzare consumi, ridurre l'impatto ambientale e migliorare l'effettività delle interconnessioni; «IMBARCAZIONE INNOVATIVA» (euro 7.326.351,00), ha come scopo lo studio e la realizzazione di un'imbarcazione a sostenimento alare a basso impatto ambientale che presenterà caratteristiche tali che la renderanno efficace per il trasporto passeggeri, sia su tratte piccole che di media e lunga distanza, facendola preferire ad altri mezzi di

trasporto veloce quali i monocarena e i pluriscifi. Nell'ambito di ogni progetto di ricerca, si sono avviati corsi di alta formazione, articolati in formazione d'aula e laboratori didattici, stage aziendali e visite guidate. Tali corsi, che vedono coinvolti quasi 60 giovani disoccupati o in cerca di prima occupazione, sia laureati che diplomati, hanno la finalità di creare figure professionali dedicate che possano non solo impiegare il know-how che viene loro trasmesso, ma anche essere assorbite all'interno sia delle imprese socie del Distretto che di altre imprese operanti nei settori di interesse.

Il Distretto ha aderito al Cluster Trasporti Italia 2020, una nuova associazione nata su spinta del Miur, che ha l'obiettivo di favorire il recupero della competitività del Made in Italy nelle filiere della mobilità su gomma, su ro-



L'AULA DIDATTICA DEL DISTRETTO NAVTEC CON GLI STUDENTI DEL CORSO «HYDRA»

Cinque progetti per 45 mln, anche per nuovi aliscafi, imbarcazioni più efficienti, l'ottimizzazione dei consumi e il trattamento delle acque di sentina

taia, su vie d'acqua e dei trasporti intelligenti, all'interno del quale, oltre al Cnr e ai Politecnici di Torino e Milano, sono presenti importanti realtà industriali quali Fiat, AnsaldoBreda e Ansaldo STS, Rfi, Fincantieri, etc. Nato nel quadro della strategia Europa 2020, il cluster si concentrerà sul tema della sostenibilità ambientale, economica e sociale e lavorerà su tematiche quali la decarbonizzazione, l'utilizzo di nuovi materiali, la connettività finalizzata al miglioramento della sicurezza, lo sviluppo dell'intermodalità, la gestione intelligente del ciclo vita del prodotto attraverso strategie manutentive intelligenti ed avanzate per la riduzione del life cycle cost dei sistemi di trasporto collettivi.

Nell'ambito del Cluster, è in fase di avvio il progetto TRIM - Tecnologia e Ricerca Industriale per la Mobilità marittima (10.910.505), che coinvolge il Distretto in alcune attività strategiche: lo sviluppo di materiali innovativi al fine di alleggerire i mezzi navali e incrementare la sicurezza; lo studio dell'utilizzo di gas naturale liquefatto per il bunkeraggio e la modellazione di motori dual fuel.

*Capogruppo Sistemi di produzione di energia e Mobilità del Cnr Itae di Messina



La ricerca
L'ingresso e l'interno del centro prove del Cnr Itae di Messina, dove ha sede il distretto «Navtec». Qui si svolgono anche le attività di ricerca per l'innovazione nel settore marittimo





[TRASPORTI MARITTIMI - I PORTI]

Servizi e offerta culturale per i crocieristi

Così l'Autorità portuale di Palermo ha confermato anche per quest'anno un forte aumento di approdi di navi

Turismo ed economia del mare possono contribuire a rimettere in piedi la nostra economia. In quest'ottica, negli ultimi mesi l'Autorità portuale di Palermo, guidata dal commissario straordinario Vincenzo Cannatella, proposto per diventare presidente, ha avviato delle collaborazioni con il Teatro Massimo di Palermo perché i crocieristi possano visitare il monumento e ascoltare dei mini-concerti appositamente organizzati; con Riso, Museo d'arte contemporanea della Sicilia, perché i crocieristi che associano Palermo all'archeologia o al barocco, possano intercettare e conoscere anche la città contemporanea; con la Gam, la Galleria d'Arte Moderna, per permettere a chi sbarca in città di vedere le sculture e le antiche vedute di Palermo con il mare abbracciato dalle montagne, e magari fermarsi a pranzo nel chiostro del Complesso monumentale Sant'Anna che ospita la Galleria; con Castello Utveggio e il suo liberty acquattato su Monte Pellegrino con vista panoramica sulla città.

Tra i due poli, porto e compagnie, è senza dubbio la compagnia di crociera a rappresentare in modo più caratterizzante il settore. Essa può essere considerata, di fatto, l'attore principale del sistema, in quanto ha il compito di fornire il «core» del prodotto che da essa viene progettato e venduto fino a essere acquistato dall'utente finale. Le attuali tendenze ed evoluzioni del mercato crocieristico mondiale hanno fatto sì che, rispetto ai fattori di scelta di un porto, gli stessi cruise operator manifestino la necessità di poter dialogare con strutture innovative, capaci di ospitare navi dalle dimensioni sempre più elevate, di garantire standard di servizio al pari di quelli offerti, a bordo della na-

ve, a una clientela sempre più «colta», più confidente con questa tipologia di prodotto, ed esigente. Standard elevati, servizi eccellenti, infrastrutture funzionali, abbattimento dei costi e nuovi itinerari a terra sono le richieste che vengono dalle compagnie crocieristiche: tutte sfide che l'Autorità portuale di Palermo sembra avere colto. Nel porto di Palermo si lavora alla Stazione marittima che avrà un nuovo look e nuovi servizi che renderanno la sosta più confortevole al crocierista. Il suo ammodernamento toccherà soprattutto gli ambienti interni che il restyling dovrà, attraverso una ridefinizione degli spazi, di moderni centri servizi e shopping. Il programma triennale delle opere pubbliche 2014/2016 presume per il porto di Palermo un fabbisogno complessivo di 205,5 milioni nell'arco dei tre anni, e per il porto di Termini Imerese l'esigenza è di 170,1 milioni, per un totale di 375,7 milioni di opere che fanno riferimento al Piano regolatore portuale in vigore. Questo fabbisogno è destinato ad aumentare con l'imminente approvazione del nuovo Prp.

I più importanti interventi nel porto di Palermo prevedono il ripristino dei fondali del canale di ingresso, bacino Crispi 3 e delle aree del porto commerciale (26 milioni in tre anni); un nuovo impianto elettrico e di illuminazione dell'area portuale (30,2 milioni in tre anni), il rifacimento impianto fognario portuale (20,2 milioni in tre anni); il completamento del molo foraneo del porto dell'Arenella, secondo la configurazione del Prp esistente (15 milioni in tre anni), il completamento del bacino di carenaggio da 150.000 tpl (85 milioni in tre anni) e la riconversione delle gru scaricatori di rinfuso (17 milioni in tre anni).

E' previsto anche il miglioramento dei servizi portuali offerti e si punterà al contenimento delle tariffe, due elementi essenziali per incrementare la crescita del numero di approdi che nell'anno in corso porteranno a Palermo quasi mezzo milione di crocieristi, e un 18% in più. Costante la presenza di navi in tutti i mesi dell'anno (gennaio 14, febbraio 9, marzo 8, aprile 18, maggio 21, giugno 17, luglio 16, agosto 15, settembre 21, ottobre 28, novembre 22, dicembre 14). In particolare Costa Crociere ha raddoppiato le sue visite in città, passando dalle 34 toccate del 2013 alle 61 del 2014, anche con navi di stazza superiore. Inoltre farà di nuovo tappa a Palermo la compagnia Cunard con la sua nave più prestigiosa, la «Queen Elizabeth», 294 metri di lunghezza: sarà in città il 12 novembre di quest'anno, dalle 9 alle 18, proveniente da La Goulette (Tunisia) e in proseguimento per Napoli. Per la «Queen Elizabeth», 3.000 passeggeri e 141 cuochi a bordo, è la prima volta a Palermo. Con questo scalo Palermo tocca quota 201, rispetto ai 189 dell'anno scorso. Ecco qualche altro numero esemplificativo: se il 2013 per il settore crocieristico italiano è stato difficile per il protrarsi della crisi, il 2014 promette non pochi elementi di complessità. Bastano due percentuali: meno 6,9% passeggeri e meno 8,8% navi rispetto al 2013. Da questo contesto sembra tirarsi fuori il porto di Palermo che, già nel 2013, ha registrato un incremento di traffico crocieristico dopo un 2012 in discesa: 189 scali contro i 156 dell'anno precedente. Il trend positivo si conferma, dunque, anche nell'anno in corso, in cui a Palermo sono previsti 204 approdi (189 nel 2013) e mezzo milione di passeggeri contro i 411 mila del 2013.

Al «Cruise Shipping» Miami, la più grande fiesta del crocierismo mondiale che ha visto presenti in un unico stand le quattro autorità portuali siciliane (Palermo, Messina, Catania e Augusta) e l'assessorato regionale al Turismo, sono stati numerosi gli incontri con i tour operator che si occupano delle escursioni a terra per le più importanti compagnie crocieristiche che scalano il porto di Palermo, e i contatti con gli agenti marittimi generali e i port operations manager per illustrare loro il piano di scontistica sulle attuali tariffe riservato alle navi da crociera, che l'Autorità portuale di Palermo promuove con gli operatori che gestiscono i servizi tecnico-nautici e altri di interesse generale, tra cui il ritiro dei rifiuti.

Dunque, si è parlato di strutture accoglienti, costi contenuti, attenzione all'ambiente, collegamenti efficienti ma anche opportunità diverse per i crocieristi con la creazione di nuovi itinerari. Così turismo ed economia del mare possono contribuire a rimettere in piedi la nostra economia.



Nel 2014 programmati 201 arrivi (erano stati 189 nel 2013) con mezzo milione di passeggeri (+18%). Avviati investimenti in infrastrutture per 376 milioni nei prossimi tre anni



LA «QUEEN ELIZABETH» E, NEL RIQUADRO, VINCENZO CANNATELLA

FERVONO i lavori per rendere competitivo lo scalo megarese: investimenti per 42 milioni. L'Ue lo ha inserito nella rete prioritaria strategica



IL PORTO DI AUGUSTA; A DESTRA, IL COMMISSARIO ENRICO MARIA PUIA

NUMEROSI GLI INTERVENTI PREVISTI

(a.s.) Tra gli interventi previsti: ampliamento del piazzale con l'aggiunta di 82.000 mq per lo stocaggio dei container e di rifiuti solidi; rafforzamento di una parte della banchina di 150 m con l'installazione di due gru a portale per la movimentazione di grandi container. Questa parte di banchina deve essere rafforzata per sostenere il peso delle gru e dei grandi container. Le due gru a portale avranno una capacità di movimentazione di oltre 60 tonnellate. E' in programma la costruzione di una nuova banchina e di un piazzale di 45.000 metri quadrati. E' prevista la costruzione di una seconda nuova banchina di 410 m e di un nuovo piazzale adiacente di 116.000 mq

Augusta, il porto che attrae i cinesi come migliore hub del Mediterraneo

AGNESE SILIATO

Il porto megarese collocato in una posizione così strategica tanto da porsi in prima linea rispetto agli altri importanti scali italiani, continua a crescere sotto la guida del commissario straordinario Enrico Maria Puia. E' in programma per metà luglio la visita dello scalo da parte di una delegazione cinese, impegnata nel settore portuale, per l'avvio di una collaborazione che potrebbe sfociare in una concreta attività operativa.

E' intanto previsto breve l'avvio degli interventi che riguardano l'appalto integrato per «progettazione esecutiva del secondo stralcio nonché l'esecuzione dei lavori del primo e secondo stralcio della terza fase del porto commerciale di Augusta - Banchine containers», per un importo di aggiudicazione pari a 41.895.209,27 euro, affidati con un ribasso complessivo di 16.559.585,38 euro alla RTI Società Italiana Condotte d'Acqua (mandataria), Piacentini Costruzioni (mandante) e Cosedil (mandante cooptata). Sono ancora in corso i carotaggi propedeutici agli interventi cominciati ad aprile. Si tratta di importanti lavori di infrastrutturazione che renderanno lo scalo augustano ancora più competitivo. Approvata la bozza del nuovo piano regolatore portuale che vuole aprirsi alla città e che si proietta a 50 anni di distanza. Sarà presto sottoposto al vaglio del comitato portuale. Fa intanto discutere l'ipotesi di riforma della legge del '94 sulle autorità portua-

li mese prossimo la visita di una delegazione di operatori asiatici. Due progetti europei per autostrade del mare ecocompatibili e per la trasmissione elettronica dei dati delle navi in arrivo. Ma il futuro è incerto a causa dell'ipotesi di riforma delle Autorità portuali che nell'Isola ne manterebbe soltanto due



li alla quale sta lavorando il governo nazionale. Due gli enti che dovrebbero restare in Sicilia. Secondo Puia, Augusta ha qualche chance in più e può giocare un ruolo fondamentale. La possibilità che Augusta perda l'Autorità portuale continua però a destare preoccupazioni. La deputazione nazionale eletta in provincia di Siracusa, pur condividendo la necessità di riformare e razionalizzare il sistema portuale e delle autorità, chiede che tale provvedimento risponda alle esigenze produttive e alle specificità organizzative delle attività portuali e marittime. Per la Sicilia orientale l'Autorità portuale, secondo ricorrente parere non potrà che essere allocata ad Augusta. Il porto di Augusta è l'unico porto hub classificato di valenza internazionale

dall'Unione europea. L'Ue, Consiglio e Commissione Europea, in sinergia con il Ministero dei Trasporti, ha incluso lo scalo megarese tra le infrastrutture portuali su cui intervenire prioritariamente passando dalla rete secondaria iniziale alla rete principale Core (83 in tutta Europa e 14 italiani). La Sicilia orientale e il porto di Augusta, può e deve, pertanto, diventare la piattaforma industriale, commerciale, merci e passeggeri logistica del Mediterraneo. A livello nazionale i lavori di ampliamento delle banchine vengono visti come una seria minaccia. Non c'è consapevolezza del fatto che, se Augusta non si svilupperà, al suo posto non ci sarà Genova, ma un porto del Nord Africa. Port Authority di Augusta ha inoltre ade-

[TRASPORTI MARITTIMI - LE CROCIERE]



«Trasformare i crocieristi nei nostri più affezionati promotori d'immagine»

Piscopo (Confindustria): «Investire su accoglienza e servizi»

ANNA CLARA MUCCI

Un turista che scende da una nave da crociera sull'Isola spende in media 70 euro. Il 40/50% dei passeggeri di una nave (circa 2 mila) che approda nelle città siciliane, acquista a bordo il pacchetto con le escursioni programmate: Cefalù e il Santuario di Santa Rosalia sul Monte Pellegrino per chi arriva a Palermo; la Valle dei Templi per i turisti che sbucano a Porto Empedocle e così via. Un'altra fetta di crocieristi scende a piedi e in maniera autonoma visita le città siciliane. Altri ancora salgono sul treno oppure sul City Sightseeing, l'autobus rosso a due piani scoperto.

Il movimento crocieristico nel Mediterraneo, indotto compreso, è di circa 14 miliardi di euro. Il ritorno economico per una città che ospita, è un fatto positivo. Il turista gira, compra, paga servizi e non solo ne trae un beneficio l'economia isolana, ma c'è un ritorno positivo di immagine verso l'estero.

«Questo rapporto, però, può essere ulteriormente migliorato», afferma Toti Piscopo, presidente della sezione Turismo di Confindustria Palermo. Ma come dovrebbe avvenire questo miglioramento? Innanzitutto, in chiave promozionale. «Il Capoluogo, ad esempio, ha il porto dentro la città – sottolinea Piscopo – e se il turista che scende da una nave da crociera, trova le strade pulite, ordinate, non viene aggredito da apetaxi e cocchieri, non è esposto al pericolo di scippi, allora sarà invogliato a tornare». Una città



TOTI PISCOPO

accogliente e ben ordinata, che incuoraggia e attrae, spinge di certo le persone a tornare. Per il presidente della sezione Turismo di Confindustria Palermo, gioca un ruolo determinante, nell'incentivare il turismo crocieristico anche il livello di attrattività da parte dei negozi: vetrine allettanti, scritte in diverse lingue, allestimenti particolari e interessanti. «Queste cose già le fanno i negozi – dice Piscopo – ma a volte si è distratti. Occorrerebbe capire la filosofia delle persone che vengono da fuori. Provare, ad esempio, a creare una carta sconto che stimoli le vendite. Non solo, ma anche distribuire a bordo nave materiale promozionale, come la cartina della città ed elementi illustrativi dei vari siti».

«Molto è stato fatto – aggiunge Piscopo, presidente per il biennio 2013-2015 della Skal International Italia – ma moltissimo c'è ancora da fare. Le trasformazioni qui da noi sono molto lente mentre gli altri porti vanno avanti. I crocieristi che ogni settimana sbucano sull'Isola possono diventare testimonial autorevoli per le città e il turismo, se lo governi bene, può diventare estremamente produttivo per la nostra Isola».

E allora da dove cominciare? «Si potrebbe creare – afferma Piscopo – un sistema portuale che sia tale. Già è stata fatta qualcosa. Prima ad essere toccati dalle navi da crociera erano soltanto i porti di Palermo e Catania. Adesso, il turismo crocieristico raggiunge anche Messina, Trapani e Porto Empedocle. Le compagnie cercano agevolazioni e condizioni attrattive». E qui subentra la funzionalità dei servizi. Per chi approda a Porto Empedocle, ad esempio, diventa più facile raggiungere la Valle dei templi, rispetto a chi arriva a Catania o a Messina. «I Paesi che ci fanno concorrenza, come il porto di Tunisi, hanno terminal accoglienti», sottolinea ancora Piscopo.

«Molto può essere fatto anche in chiave promozionale – aggiunge – dando, ad esempio, a bordo nave, gadget e altri elementi che sottolineino il fatto che ci si trova su un'isola. O creando conoscenza dei luoghi. Si tratta di fare investimenti e pianificazioni». Negli ultimi anni, inoltre, il turismo crocieristico si è allargato a fasce sempre più ampie della popolazione, dai giovani alle persone anziane, di tutte le



fasce di reddito. L'interlocuzione con questa potenziale ampia fetta di opinion leader potrebbe rappresentare per le città siciliane una grande forza di penetrazione sul piano del marketing e della comunicazione.

Per quanto riguarda, le politiche per agevolare gli armatori? «È importante puntare sul miglioramento dei servizi di accoglienza e ospitalità (tempi di attracco, cambusa veloce), - sottolinea Piscopo – perché l'armatore venga a bordo un pacchetto attrattivo. E soprattutto, è importante fare sistema. Il porto di Trapani non deve fare concorrenza a Palermo e viceversa. Se per la crociera del Mediterraneo si propongono porti diversi in Sicilia, si sta dando al passeggero un buon servizio. L'importante è operare in una logica di mercato, accompagnata da un'elevata flessibilità. Con una visione di tipo aziendale del turismo le cose si mettono a sistema. Ma è necessario anche un abbattimento degli aspetti burocratici».

LA SCHEDA

Toti Piscopo è stato eletto presidente per il biennio 2013-15 dello Skal International Italia. Lo Skal è un'organizzazione professionale di «Leaders» del turismo internazionale, che promuovono il settore e l'amicizia globale. È l'unico gruppo che riunisce tutti i rami dell'industria, del turismo e dei viaggi. I suoi associati, che lavorano come operatori economici e come dirigenti, si incontrano a livello locale, regionale, nazionale e internazionale per discutere e perseguire argomenti di comune interesse. «Come Skal International Italia – sottolinea Piscopo – siamo un'associazione di servizio, la cui missione è quella di aggregare operatori turistici professionali, presenti sul territorio, in maniera trasversale rispetto agli interessi imprenditoriali delle singole categorie. Questo fa sì che lo Skal capiti sul territorio anche le esigenze del mercato internazionale. Al nostro interno – continua – abbiamo una visione trasversale immediata. L'evoluzione della società non può non tenere conto di una platea qualificata di persone. Il turista crocieristico fa girare l'economia delle varie città in cui approda: il tassista, il commerciante, il ristoratore e così via. Nell'ambito dello Skal – conclude il presidente – abbiamo l'agente di commercio, l'opinion leader, in modo tale che nascano confronti e che si crei una struttura capillare che renda le categorie della filiera più produttive e più competitive. L'obiettivo è quello di tirare fuori una visione più complessiva e meno settaria possibile. Gli elementi a confronto devono essere a disposizione di tutti».



GRIMALDI



MARANGOLO

CATANIA - GENOVA e v.v.
4 partenze settimanali

CATANIA - LIVORNO e v.v.
3 partenze settimanali

CATANIA - SALERNO e v.v.
giornaliero

CATANIA - RAVENNA e v.v.
3 partenze settimanali

CATANIA - BRINDISI e v.v.
3 partenze settimanali

CATANIA - MALTA e v.v.
4 partenze settimanali

CATANIA - TRIPOLI via Malta
1 partenza settimanale

CATANIA - PATRASSO e v.v.
1 partenza settimanale



GRIMALDI Napoli con MARANGOLO Catania



[TRASPORTI AEREI - GLI AEROPORTI]

Pressing di governo ed Enac: aprire ai privati

Palermo a giorni nominerà l'advisor. Interesse degli argentini di Corporacion America, già presenti a Trapani

MICHELE GUCCIONE

Parte la privatizzazione della Gesap, la società di gestione dell'aeroporto «Falcone e Borsellino» di Palermo. E' in fase di conclusione la procedura di selezione ad evidenza pubblica europea con cui l'apposita commissione sceglierà fra una decina di concorrenti di livello internazionale l'advisor che valuterà la società e assisterà i soci Comune di Palermo e Camera di commercio (che insieme «valgono» quasi il 54%, ma altri se ne potrebbero aggiungere in corso d'opera) nella cessione al libero mercato delle loro quote azionarie. Proprio ieri il commissario straordinario della Provincia, Domenico Tucci, socio al 41%, ha versato entro il termine ultimo alla Gesap i 10 milioni di propria competenza per sottoscrivere l'aumento di capitale necessario a supportare il piano di investimenti da 184 milioni di euro stabilito con l'Enac nell'apposito Accordo di programma.

Finora l'ex Provincia - che con il commissariamento ha preferito al momento tirarsi fuori dalla privatizzazione già deliberata - ha sofferto le conseguenze della crisi finanziaria della Regione, ma ha recuperato le somme e ha sottoscritto le quote per le quali si era impegnata con gli altri soci, proprio per non inficiare la procedura di privatizzazione che avrebbe risentito della presenza di azioni non optate e di un ribasso del valore del capitale. Il termine ultimo scadeva lunedì prossimo.

Dunque il presidente di Gesap, Fabio Giambraone, e l'A. d. Dario Colombo incassano questo successo (davanti all'Enac che aveva richiamato la società), dopo la chiusura del bilancio in attivo a seguito di 7 anni di perdite e il quasi completamento di tutti i cantieri aperti nell'aerostazione.

Intanto su questa privatizzazione si percepiscono già interessi di rilievo. Ieri, alla giornata di studio organizzata a Palermo dall'Enac con Enav, Assaeroporti, Assaereo e Anci, c'era il «gotha» del settore, ed erano presenti diversi operatori, fra i quali Mauro Maia, presidente di F2i Aeroporti e senior partner di F2i

Sgr, il fondo italiano di investimenti in infrastrutture di cui è A. d. Vito Gamberale; e Roberto Naldi, responsabile per l'Europa di Corporacion America, la società argentina che è presente nel capitale di 53 aeroporti al mondo, fra i quali quello di Trapani, che ha da poco acquisito il controllo di quelli di Firenze e Pisa e che non ha mai nascosto il suo interesse per gli scali siciliani.

Gli argentini puntano sulla Sicilia

«Da sempre - ci spiega Naldi - lavoriamo nella prospettiva di crescere negli scali aeroportuali di regioni a vocazione turistica, e fra queste ai primi posti nel mondo ci sono la Toscana e la Sicilia. In Toscana - rileva il responsabile europeo di Corporacion America - questo obiettivo lo abbiamo raggiunto: abbiamo creato il sistema unico Firenze-Pisa, presto ci sarà l'unificazione delle due società. Non è

Naldi, responsabile per l'Europa: «Puntiamo a creare un sistema unico, così come abbiamo fatto per Pisa e Firenze. Bisogna rendere gli scali efficienti ponendo i passeggeri al centro. Se anche Catania dovesse avviare la procedura, noi ci saremmo». Aiello, capo di gabinetto del ministro Lupi: «Favoriamo questi processi, il pubblico deve ritirarsi»

strano, quindi, che nei nostri obiettivi ci sia l'espansione negli aeroporti della Sicilia occidentale - isole minori comprese, anche se questo è più difficile - per costruire un unico sistema di accoglienza dei turisti».

La società avverte che «è finito il tempo degli sprechi ed è anche necessario realizzare le infrastrutture. Ma noi puntiamo all'efficienza e all'operatività, ponendo i passeggeri al centro dell'attenzione perché chi arriva deve trovare servizi rapidi e certi, modernità, cortesia, informazioni, assistenza e agevolazioni. Solo così possono aumentare i flussi e gli aeroporti diventare attività redditizie».

Quanto alle privatizzazioni degli scali dell'Isola, «Palermo pare che si stia facendo - chiama Naldi - parteciperemo alla gara se si farà, anche se dovremo valutare le condizioni. Riguardo a Catania, non mi pare che vi sia un percorso individuato in tal senso. Ho sentito le posizioni del sindaco Bianco che sono favorevoli all'apertura ai privati. In futuro si vedrà, se si farà noi ci saremo. Noi contiamo sulla Sicilia. Ripeto, è fondamentale realizzare le infrastrutture e rendere gli scali efficienti, ma le potenzialità sono elevatissime».

Anche il governo Renzi spinge sulle privatizzazioni

Da parte sua, Giacomo Aiello, capo di gabinetto del ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi, ha detto: «Dobbiamo creare un sistema che incoraggi gli investitori privati a entrare nel mercato aeroportuale. Su questa strada l'avvento dell'Autorità di regolazione trasporti può rappresentare un elemento di aggregazione e di spinta ad entrare nel mercato, perché porta più trasparenza nella determinazione delle tariffe».

«Si tratta di processi lenti - ha aggiunto Aiello - ma

il governo è dell'opinione che il pubblico deve cominciare a ritirarsi e favorire queste occasioni e disincentivare il pubblico a rimanere in una posizione di supremazia».

Aiello ha proseguito sul tema delle privatizzazioni: «Le occasioni di business in Italia ci sono, a Catania e a Palermo il traffico sta crescendo e i margini di guadagno per i vettori internazionali non mancano. I prossimi anni possono riservare sorprese positive. Il governo ritiene che il pubblico debba ritirarsi - ha continuato il capo di gabinetto del ministro Lupi - e intendiamo dare una spinta in tal senso con il Piano nazionale aeroporti. L'esempio più facile è quello di Pisa e Firenze, dove un socio privato sta puntando a entrare nei due capitali per poi procedere con la fusione. Sono processi un po' lenti; trattandosi di mercato è difficile imprimere una direzione dirigenziale. Si possono semmai mettere regole che favoriscano questi processi. Con il Piano aeroporti, inoltre, sceglieremo undici scali strategici e 27 di interesse nazionale, mentre gli altri diventeranno di interesse regionale. Gli aeroporti strategici fungeranno da poli di aggregazione, quelli minori invece dovranno possedere un piano economico-finanziario e un piano industriale sostenibili nel tempo, perché altrimenti c'è la revoca della concessione: in quel caso l'aeroporto diventa di interesse regionale. Questo perché non ci sono più risorse a pioggia, oggi le risorse per investimenti infrastrutturali si sono ridotte dal 3% all'1,8%».

A chi gli chiedeva se il governo intende mettere in campo misure di fiscalità di vantaggio per le compagnie, Aiello ha risposto no: «Queste misure possono diventare forme di aiuti che la commissione può considerare illegittimi». «Però - ha aggiunto - negli ultimi provvedimenti adottati dal governo, c'è una riduzione del cuneo fiscale per i vettori nazionali Meridiana, Blupanorama e Alitalia molto significativa prevista per il 2014 e nel prossimo decreto Salva Italia penso che al lungheremo fino al 2016. L'altro intervento del governo invece riguarda il prolungamento del fondo di previdenza del personale di volo».



La sede della Gesap di Palermo. Nel riquadro, Roberto Naldi (Corporacion America)

VERSO APQ REGIONE-ENAC: 20 MLN SUBITO A PALERMO E TRAPANI, 15 A SETTEMBRE PER CATANIA E COMISO

Il 7 luglio vertice Regione-Rfi-Sac-Comune sugli investimenti per Fontanarossa

Si terrà il 7 luglio a Palazzo degli Elefanti a Catania un incontro fra Regione, Rfi, Sac, Comune e Circumetnea per definire gli interventi infrastrutturali necessari a rilanciare l'aeroporto di Fontanarossa, fra i quali il collegamento ferroviario fino ai parcheggi, per il quale a settembre potranno essere disponibili poco più di 10 milioni di euro sbloccati dalla vecchia programmazione dei fondi europei, nonché l'allungamento della pista tramite lo spostamento della stazione di Bicocca e l'interramento della linea ferrata.

Lo hanno deciso ieri a Palermo, a margine della giornata di studi organizzata dall'Enac a Mondello, l'assessore regionale alle Infrastrutture, Nico Torrisi, il dirigente generale Giovanni Arnone, il presidente di Rfi, Dario Lo

Bosco, il sindaco Enzo Bianco e l'A. d. della Sac Gaetano Mancini, in un «incontro al bar» suscitato, in realtà, dai giornalisti che hanno riferito a Torrisi, giunto poco dopo, le posizioni che avevano espresso Bianco e Mancini a sostegno, appunto, di un intervento finanziario della Regione per lo sviluppo di Fontanarossa.

L'assessore si è detto assai disponibile ad avviare questo confronto, ritenendo opportuno dedicare anche al sistema aeroportuale della Sicilia orientale parte delle risorse dell'Accordo di programma quadro «rafforzato» che è stato messo a punto giovedì sera a Roma da Torrisi in un primo incontro con il presidente dell'Enac Vito Riggio.

«Si tratta - ha spiegato l'assessore - dei primi 20 milioni sbloccati dalla precedente programmazione dei fondi

europei, e che abbiamo convenuto di assegnare a Gesap e Airstest, società di gestione degli aeroporti di Palermo e Trapani, per interventi riguardanti la sicurezza di passeggeri e piste e l'antisismica. Le società avevano presentato i loro progetti, sarà l'Enac a stabilire le priorità in una ripartizione che dovrebbe essere di 14 milioni a Palermo e 6 a Trapani. Probabilmente a Palermo si punterà alla sicurezza del terminal, della pista e dei passeggeri».

«Ma non ci fermiamo qui - ha sottolineato Nico Torrisi - perché a settembre, terminate le procedure di verifica sulla vecchia rendicontazione, potremo sbloccare altri 15 milioni che intendiamo mettere a disposizione di Catania e Comiso, sempre per interventi che riguardano la sicurezza dei voli e dei passeggeri».

«Quando mi sono insediato - ha osservato Torrisi - ho trovato solo progetti presentati da Gesap e Airstest. Non dalla Sac, che sta eseguendo i lavori con propri investimenti. Ma la Regione esercita un ruolo politico, che in questo caso deve essere quello di favorire l'abbattimento delle tariffe a carico dei passeggeri. Infatti, se la società investe con risorse proprie, recupera poi i soldi aumentando le tariffe, che ricadono sui biglietti aerei. Se invece la Regione contribuisce agli investimenti riducendo gli oneri a carico dell'azienda, ne beneficeranno i passeggeri che pagheranno i biglietti di meno».

Il tavolo che sarà aperto fra Regione, Rfi, Sac e Comune, presente anche l'Enac, riguarderà non solo gli interventi sulla sicurezza che potranno essere

finanziati a settembre, ma anche le opere di potenziamento infrastrutturale della pista, per le quali la Regione potrà prevedere risorse sulla nuova programmazione di fondi comunitari 2014-2020. Il sindaco Bianco aveva spiegato che «fra cinque anni, quando i voli a medio raggio saranno operati da velivoli più grandi, questi non po-

tranno atterrare su questa pista. Servono 90 milioni di fondi Ue per spostare la stazione ferroviaria e interrare il binario, e circa 200 milioni di fondi del trasporto aereo per allungare la pista. Ma occorre poi creare i collegamenti ferroviari con Catania e Siracusa».

M. G.

MERCATO DEL LAVORO: L'1 E IL 2 LUGLIO A CATANIA LA CONFERENZA DEL SINDACATO ETF

Comparazione fra le low cost e le compagnie tradizionali

Si svolgerà a Catania i prossimi 1 e 2 luglio una conferenza dell'Etif, la Federazione europea Sindacale dei Trasporti, sull'evoluzione del mercato del lavoro in seguito allo sviluppo delle compagnie low cost.

La conferenza sarà il culmine di un progetto sovvenzionato dalla Commissione europea del Lavoro e dei Trasporti finalizzato allo studio del fenomeno dei vettori low cost che ha cambiato l'industria del trasporto aereo europeo. Si era già discusso a Malaga nel 2012 degli sviluppi che avrebbero avuto la costante crescita delle compagnie low cost e su come queste avrebbero influenzato il modello di concorrenza fra i vari vettori e le condizioni dei lavoratori.

Emerso già allora che Etif, in linea di principio, non è contraria alle low cost, purché queste rispettino le norme e gli standard applicati dalle compagnie aeree tradizionali. Per Etif la concorrenza deve essere basata sul prodotto migliore e più efficiente, ma sulla competizione fondata sui salari e sulle condizioni di lavoro a ribasso per far fronte alle vantaggiose tariffe offerte.

Quest'anno Etif ha scelto Catania perché ha valutato la notevole presenza di vettori low cost nel suo aeroporto. La conferenza proseguirà quindi nello studio dell'evoluzione del «modello low cost» e delle sue continue implicazioni nel merca-

to del lavoro, analizzando i risultati di una ricerca lanciata via internet attraverso un questionario rivolto agli addetti del settore, elaborata da due professori universitari di Cardiff e Birmingham. I due professori illustreranno anche la comparazione di dati di studio ricavati dal raffronto di alcune compagnie aeree considerate low cost - come Easyjet, Vueling, Wizz Air e Ryanair - con quelli di altre tradizionali come Air France, British Airways, Lufthansa, Sas e Alitalia. Parteciperà anche il ministero dei Trasporti italiano per illustrare le priorità del trasporto aereo che la Presidenza italiana di turno in Europa si accingerà a portare avanti.



L'AEROPORTO DI CATANIA FONTANAROSSA



BIANCO, LO BOSCO, TORRISI E ARNONE «SORPRESI» IERI NELL'IMPROVVISATO VERTICE

[TRASPORTI AEREI - GLI AEROPORTI]



«Troppe perdite e sprechi il sistema va riformato Aprire la porta ai privati»

Riggio (Enac): «Su Catania fa bene Bianco, vedremo gli altri soci»

MICHELE GUCCIONE

Se l'Italia ha avuto 144 milioni di passeggeri con un calo dell'1,7% rispetto al previsto, e viene superata dalla Turchia con 150 milioni di passeggeri, allora vuol dire che nel sistema nazionale del traffico aereo c'è un problema. E non credo che sia attribuibile alle compagnie aeree. Quindi bisogna chiedersi come rilanciare il sistema e con quale assetto istituzionale». A dirlo è Vito Riggio, presidente dell'Enac, che ieri a Palermo ha chiamato a raccolta i massimi esperti del settore per analizzare le anomalie e proporre provvedimenti.

«Una prima cosa la faremo noi come Enac - annuncia Vito Riggio - il Cda emanerà una direttiva in base alla quale quando una società di gestione di aeroporto produrrà per il secondo anno consecutivo un bilancio in perdita, saranno avviate le procedure di revoca della concessione. Non ci può più essere spazio per aeroporti in deficit». Perché deficit vuol dire anche servizi carenti e alte tariffe di gestione, che si ripercuotono sul costo dei biglietti e sulla scelta dei vettori di una metà piuttosto che un'altra. Quindi vanno tagliati costi e sprechi. La nuova autorità preposta al controllo delle tariffe è un organismo terzo, ma Riggio si chiede «perché, invece, gli altri Paesi mantengono questo controllo in capo ai governi, che così possono incidere direttamente sui problemi?».



VITO RIGGIO

Mentre il discorso si fa opposto per i vettori: «L'Italia è al quarto posto al mondo per numero di operatori di mercato: volano 240 compagnie. La concorrenza qui è stata estrema e il sistema ha visto di tutto, sono fallite 12 società. L'apertura del mercato ha avuto forti vantaggi per i consumatori. Ma ha indebolito l'ex monopolista, Alitalia, che è scesa al 47% del mercato. Il resto è detenuto per lo più da Easyjet e Ryanair, seguite da Volotea, Vueling e le altre. Però, se Alitalia non si riprende, se le nozze con Etihad non vanno in porto, si aprirebbe un grave problema, con 14 mila lavora-

ratori più gli oltre 2mila esuberi. Il momento deve porsi il problema se sia opportuno o meno applicare politiche differenziate per le compagnie tradizionali rispetto alle low cost. E se debba dare risposte alla forte richiesta che arriva di introdurre nel sistema condizioni di parità. Perché se Alitalia paga a Roma il 47% di tasse mentre Ryanair, ad esempio, versa il 10% in Irlanda, non c'è possibilità di concorrenza. Anche Lufthansa sta perdendo quote sulle rotte intercontinentali a causa della concorrenza delle compagnie arabe, e anche per questo si lamenta dell'ingresso di Etihad in Alitalia chiedendo che il controllo resti italiano».

Il presidente dell'Enac interviene anche sulla vicenda delle privatizzazioni degli aeroporti: «Roma, Venezia e Milano, i principali scali, sono già gestiti da privati. Lo è anche Napoli. Il fondo F2i è presente a Bologna e Torino. Adesso si sono aggiunti Firenze e Pisa. Per Bari il governatore della Puglia, Nichi Vendola, dovrà pronunciarsi. Palermo ci sta provando. Ci auguriamo che siano tanti gli enti pubblici locali che vogliono uscire dal controllo degli aeroporti».

Il riferimento, ovviamente, è allo scalo di Catania, nel quale sta per entrare il Comune, il cui sindaco, Enzo Bianco, si è detto favorevole all'ingresso di privati secondo procedure trasparenti, purché prima si realizzino le infrastrutture necessarie a garantire un futuro solido alle attività dell'aeroporto.



Il presidente dell'Enac, però, insiste sul fatto che «il rilancio degli aeroporti, la realizzazione degli investimenti, non possono essere lasciati in mano ad enti locali deficitari, come Province e Comuni, e ad enti con limitate possibilità ai quali il governo Renzi sta pure tagliando le entrate, come le Camere di commercio». Vito Riggio, comunque, ne ha pure per il governo nazionale: «Anche il

premier Renzi deve fare la propria parte. Già lo fa, ma faccia ancora di più: convinca gli imprenditori ad investire negli aeroporti, purché provveda anche ad abbattere gli ostacoli al loro ingresso nei capitali sociali delle aziende di gestione. Oggi spesso assistiamo ad una fuga da questo tipo di investimenti a causa di un eccesso di localismi e delle perdite delle stesse società di gestione. A Palermo - incalza Riga-

Sistema da rivedere
In alto un aereo Alitalia in decollo. La compagnia, per Riggio, ha subito anche i colpi della concorrenza delle «low cost». A sinistra, il tavolo dei relatori del convegno organizzato ieri a Palermo dall'Enac

gio - molti dei soci pubblici hanno gettato la spugna, hanno capito che è finito il loro tempo in questo settore sempre più evoluto e globalizzato. A Catania la posizione assunta dal sindaco Enzo Bianco è assolutamente positiva. Bisogna vedere cosa faranno gli altri soci: se decidessero di restare, dovranno trovare loro i soldi per realizzare tutti gli investimenti infrastrutturali necessari».

«VIP CAR PARK»: STORIA DI SUCCESSO DI UNA START UP DI OTTO GIOVANI NATA A SERVIZIO DELL'AEROPORTO DI CATANIA



L'INGRESSO DEL VIP CAR PARK ALL'AEROPORTO DI CATANIA

La comodità di lasciare l'auto a pochi passi dal terminal

Erecentemente il record nazionale raggiunto dall'aeroporto di Catania, per numero di passeggeri e di traffico merci. Dato di fatto è che l'aumentare dell'utenza incrementa anche il numero di clienti che usufruiscono dei parcheggi aeroportuali. «Vip car park» offre alternative di parcheggio sicure ed economiche. La sosta, lunga o breve, può essere prenotata in anticipo, è aperto 24 ore e si trova nell'immediatezza dell'aeroporto.

Dott. Stefano Ontario, lei è l'amministratore. Ci parli dell'attività.

«Vip car park è una startup costituita circa 2 anni fa da 8 soci under 40. Abbiamo 4 operatori che, grazie alla loro professionalità, garantiscono un servizio ottimizzato e personalizzato. Il parcheggio, che è il più vicino ai terminal, ha una capienza massima di 500 posti. È facilmente raggiungibile anche a piedi. Ciò nonostante, previa prenotazione, il personale del parcheggio accompagna in aeroporto chi ha prenotato il servizio navetta gratuito, attivo tutto il giorno e tutti i giorni secondo le necessità dei clienti e senza tabella oraria».

Chi sono i destinatari del servizio?

«Il target è molto vasto: auto, moto e furoni sia di professionisti sia di operatori sia di viaggiatori occasionali. Per questi ultimi, infatti, sapere di avere a disposizione la propria auto subito dopo un viaggio, rappresenta una comodità in più. La situazione economica e la grande impostazione fiscale con assenza di collaborativa dello Stato, non aiutano le piccole e medie imprese in Italia. Tuttavia, cerchiamo di adeguare i nostri prezzi alla situazione economica. Le nostre tariffe standard sono calcolate in fasce orarie e giornaliere.

Quelle riservate alle società e a enti convenzionati, invece, prevedono uno sconto fino al 50%. Offriamo un servizio di breve e lunga sosta, tariffe economiche e convenzioni soprattutto con i frequent-flyer e con le pmis».

Quali le garanzie?

«Il Vip car park è dotato di un sistema di videosorveglianza di ultima generazione e di un sistema automatizzato che rende il processo d'ingresso, di sosta, di pagamento e d'uscita ancora più semplice e sbrigativo. I nostri operatori, inoltre, sono pronti ad assistere i clienti 24 ore al giorno. È possibile prenotare il servizio tramite e-mail all'indirizzo info@vipcarpark.it oppure chiamando al 327/9784116».

Novità e offerte?

«Questa estate il parcheggio sarà ancora più easy: dal 15 luglio al 20 agosto 2014, Vip car park ha tariffato la sosta giornaliera al costo irrisorio di 5 euro».

PIERANGELO CANNONE

www.vipcarpark.it

VIP car park

L'UNICO COLLEGATO AI TERMINAL

500 POSTI DISPONIBILI

TARFFE AGEVOLATE

Il tuo parcheggio veloce e conveniente.
Aperto 24 su 24, 7 giorni su 7.
Sosta lunga e sosta breve.

Aeroporto V. Bellini - Fontanarossa, Catania
tel. +39 327 978 4116 - info@vipcarpark.it

1/2

€ 7.490!
Ora o mai più

*esclusi IPT e vernice metallizzata

5 Anni
di assicurazione
Furto e Incendio
inclusi nel
finanziamento



**Finanziamento
di € 6.100
con 84 rate di € 98**

[tan 7,26 % - taeg 9,72 %].

Per ulteriori dettagli si rinvia ai
fogli informativi presenti in
concessionaria.

Nella foto Alto 1.0 GLX. Consumo benzina urb/extrurb/comb: 5,5/3,8/4,4 l/100km.

**Fonte: www.sviluppoeconomico.gov.it

Vola Alto, consuma basso.

Suzuki Alto è l'auto perfetta per te. Piccola, per parcheggiare con facilità. Colorata, per strapparti sempre un sorriso. Ecologica, perché ha le più basse emissioni tra le vetture benzina**

*Prezzo promo per immatricolazioni entro il 30/06/'14 per vetture presenti in concessionaria, riferito alla versione 1.0 GL (5 Porte/ Aria condizionata / Alzacristalli elettrici anteriori / Chiusura Centralizzata / 4 Airbag / Radio Cd-Mp3-USB).

NEOPATENTATI

SUZUKI finance

3 YEARS
ROAD ASSISTANCE
SUZUKI

3 YEARS
GARANZIA
SUZUKI

MOTUL

www.suzuki.it
800-452625

SUZUKI

Way of Life!

E' un'offerta esclusiva:

SUZUKI Village
by prima

CATANIA - Via Sebastiano Catania 286 - Tel. 095 511702