

MONDO trasporti

SABATO 25 OTTOBRE 2014

INFRASTRUTTURE

IL GAP SI COLMA CON PIÙ RISORSE

LILLO MICELI

Nell'era delle autostrade informatiche, di trasporti virtuali, potrebbe apparire fuori luogo parlare di porti, aeroporti, autostrade e ponti. Meglio, il Ponte per antonomasia: quello sullo Stretto di Messina che dovrebbe collegare al Sicilia al Continente europeo. Perché se è vero che se progetti, ordini, contratti e pagamenti possono avvenire per via informatica, le merci non possono che viaggiare nel più classico dei modi: nave, treno, auto e aerei.

La programmazione dei fondi europei 2014-2020 destina molte risorse al cosiddetto «digitali divide», molto poco alle infrastrutture. I Paesi dell'Ue più progrediti, ma anche alcune regioni del Nord d'Italia, hanno raggiunto la saturazione infrastrutturale, mentre nel Meridione non si può dire la stessa cosa, anche se prima o poi Reggio Calabria sarà raggiunta dall'autostrada che parte da Salerno, in costruzione da decenni. Il problema è più grave, invece, in Sicilia, dove si arranca per colmare il gap. Sono in corso lavori importanti come la costruzione della scorrimento veloce a quattro corsie, come la Agrigento-Caltanissetta-A19; sono stati appaltati ulteriori tre lotti della Siracusa-Gela, fino a Modica; sono partiti i cantieri in una tratta della Palermo-Agrigento (da Bolognetta a Lerca Friddi); secondo il decreto «sblocca Italia», entro il mese di novembre del 2015 dovranno essere avviati i lavori per la velocizzazione della tratta ferroviaria Palermo-Catania; tra mille peripezie vanno avanti i cantieri della Nord-Sud, la cosiddetta strada dei Due Mari, che collegherà Gela con Santo Stefano di Camastra; si attende il via libera per la costruzione dell'autostrada Catania-Ragusa che sarà realizzata in project financing.

Opere delle quali si parla da anni, purtroppo, non ancora completate, che nonostante gli ingenti sforzi finanziari, sono la classica goccia d'acqua nel deserto infrastrutturale della Sicilia. Per non parlare dell'adeguamento dei porti che sono fondamentali per un'isola posta al centro del Mediterraneo.

Se, per un attimo immaginiamo la Sicilia e idealmente vi collochiamo le opere sopra citate, però, ci accorgiamo che bisogna ben altro per metterci alla pari dell'Austria, della Germania e della Francia, ma anche dello Lombardia per non andare lontani.

Da Trapani a Siracusa non c'è un solo chilometro di autostrada. Quando sarà completata - ma quando? - la Siracusa-Gela si fermerà appunto a Gela. Per il resto, solo studi di fattibilità. Migliorare i collegamenti interni è di vitale importanza. Ma bisogna anche dare la possibilità di muoversi verso l'esterno. Non tutte le merci, e persone, possono viaggiare in nave o in aereo. Bisogna fare in modo che auto, treni e tir abbiano la possibilità di attraversare lo Stretto di Messina senza inutili perdite di tempo nei traghetti. Il Ponte, non è solo una fissazione di Tony Zermo, ma anche la necessità di un collegamento con il resto d'Europa e con le altre regioni meridionali con le quali poter interagire per fare sistema, che vuol dire valorizzare un patrimonio culturale unico, come le testimonianze della Magna Graecia; mettere in rete i prodotti inimitabili dell'agroalimentare; incrementare il turismo anche fuori stagione. In una parola, creare un'economia eco-sostenibile. Anche grazie al Ponte.



Il tuo business multimodale

CONNESSIONI CON I NOSTRI NODI • COSTRUTTO SEMPRE AL SICURO • SEQUITO PASSO DOPO PASSO

Catania
 Via Strada, 9 Z. I. 95121 Catania
 tel. +39 095 59 1852
 fax. +39 095 591551

Maranello
 Via Fonda, 85. 41053 Maranello (Mo)
 tel. +39 0536 947974
 fax. +39 0536 947972



www.italtradetrasporti.it
 info@italtradetrasporti.it

L'isola che ha voltato le spalle al mare

Pochi studenti nei Nautici, Autorità portuali più efficienti e la crocieristica che potrebbe crescere ancora

NINO ARENA

Più contadini che marinai, più impiegati che navigatori... Può sembrare un paradosso, eppure andar per mare non è poi così scontato per la gente che vive nell'isola al centro del Mediterraneo. La più grande del Mare Nostrum. A volere estremizzare e fatte le dovute eccezioni (le più evidenti Mazara del Vallo, Pozzallo e le 14 cosiddette isole minori), i siciliani sembrano incapaci di guardare alla risorsa Mediterraneo con quel mix di spregiudicatezza e rispetto che caratterizza chi, invece, il mare lo possiede nel Dna. Più che come gente di mare, per l'ap- punto, preferiamo raffigurarci con una vanga o una penna in mano, i più giovani con un mouse: navigatori espertissimi del mare magno virtuale, nell'altro ci sguazzano solo nella bella stagione. Piedi per terra o testa per aria tutto, insomma, purché l'instabile ambiente acquatico resti per noi uno spettacolo e non entri nella nostra vita con l'impeto delle sue onde.

La questione si traduce naturalmente nelle scelte formative dei ragazzi, che all'offerta degli istituti nautici e per le attività marinare - appena dodici in tutta l'isola contro le centinaia di scuole con altri indirizzi - preferiscono percorsi differenti. E dire che lo sbocco professionale per un capitano di macchina o di lungo corso è più sicuro di altri, anche se lontano dalla Sicilia.

Il naufragio della Provvidenza e la maledizione dei Malavoglia narrati da Giovanni Verga oltre un secolo fa, sono, insomma, scolpiti nell'immaginario isolano.

E la conferma di questo «somatizzante» trasferimento sul territorio dei

nostri più segreti pensieri, viene anche dalla situazione delle infrastrutture portuali siciliane, che non sempre appaiono adeguate alle ambizioni che pure potrebbero alimentare e che, comunque, diversi siciliani nutrono.

Porti e scali marittimi sembrano, nella maggioranza dei casi, più che complesse entità, realtà compresse, costrette come sono a ritagliarsi spazi che non siano angusti dentro aree urbane di per sé congestionate. Un tessuto urbano inadatto che finisce per dare agli scali la fisionomia dei porticcioli con brame limitate e ristrette prospettive produttive se non quelle pescherecce. «Tutto questo - sostiene



Franco Spanò della Filt-Cgil - in attesa della realizzazione di investimenti fermi da anni per i porti di Augusta, Termini Imerese, Catania e Gela per realizzare attrezzature di connessione interportuale (quelli previsti dalla costituzione di interporti siciliani) che li possa-

no rendere competitivi agli operatori delle merci e della logistica, che consentano anche un reale spostamento di quote importanti di trasporto gommatato, che oggi in Sicilia supera il 90%, verso quello marittimo o d'integrazione ferro-mare con l'abbattimento di costi economici sociali ambientali e dei prezzi dei prodotti al consumo».

Ma la riforma del sistema portuale rappresenta una priorità urgente e non più differibile non solo per le organizzazioni dei lavoratori, ma più in generale per il mondo delle imprese. Il presidente di Confindustria, Giorgio Squinzi, intervenendo ieri all'assemblea di Confitarma ha affermato che «I porti sono nodi infrastrutturali strategici e rappresentano le porte di accesso ai mercati nazionali ed in-

ternazionali, giocando un ruolo chiave per lo sviluppo dell'intera industria, e non solo manifatturiera.

La dimensione dei traffici mostra con evidenza l'importanza dei porti per la competitività delle imprese: oltre il 30,5% delle merci importate ed esportate nel mondo dall'Italia, 230 miliardi di euro, viene trasportata per via marittima e la percentuale sale al 63,1% per il Mezzogiorno». L'economia del mare, ha spiegato ancora Squinzi, contribuisce per «il 2,6% alla formazione del Pil nazionale ed il valore aggiunto prodotto dal settore dei soli trasporti marittimi per il 2013 è stato di oltre 7 miliardi di euro» ma, nonostante ciò, il sistema portuale ha perso competitività

per, fra l'alto, eccesso di burocrazia, carenza infrastrutturale, aumento della pressione fiscale. Ma anche, secondo lo stesso presidente di Confindustria, per inadeguato funzionamento, in troppi casi, delle autorità d'ambito.

«Ci sono 24 Autorità Portuali - ha detto ancora Squinzi - di cui attualmente quasi la metà commissariate, e con un costo totale annuo di quasi un miliardo di euro. Ci sarebbe materia per una spending review, che dovrebbe riguardare non solo il numero delle Autorità, ma soprattutto il loro funzionamento e la loro produttività».

Una risposta parziale alla domanda di futuro può naturalmente venire

dalla crocieristica, ma questo non basta anche se il traffico crocieristico nei porti italiani dovrebbe avere una crescita del 6,37% e toccate nave sostanzialmente stabili (+0,31%). Queste le previsioni per il 2015 contenute all'interno dell'Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca sull'industria crocieristica nazionale curato da Risposte Turismo presentato ieri da Francesco di Cesare - Presidente di Risposte Turismo - in apertura di Italian Cruise Day 2014, il forum di riferimento sull'industria crocieristica italiana ideato e organizzato dalla stessa Risposte Turismo quest'anno in collaborazione con Camera di Commercio di Napoli e con il supporto e presso gli spazi di Terminal

Napoli. Più in particolare, dopo una chiusura dell'anno in corso prevista in flessione del -8,97% rispetto al dato registrato nel 2013, le prime previsioni per il 2015 mostrano una risalita del traffico crocieristico movimentato dai porti nazionali. Se tale previsione sarà confermata, nel 2015 saranno circa 10,9 milioni i passeggeri imbarcati, sbarcati e in transito negli scali nazionali e circa 4.700 le toccate nave a fronte delle 4.676 stimate a fine 2014. I dati sono il frutto della proiezione effettuata da Risposte Turismo sulle previsioni di 31 porti crocieristici italiani, scali che, complessivamente, nel 2014 avranno movimentato il 98% del totale passeggeri e l'87% delle toccate nave.



UNA VOCAZIONE. La città ha un'alta percentuale di marittimi con decine di comandanti e direttori di macchine e centinaia di ufficiali



UN SETTORE DA IMPLEMENTARE

Molti i migranti sbarcati a Pozzallo nel corso di quest'anno, in standby invece il traffico commerciale, dopo la partenza sprint dei primi anni di attività. Nel 2012 sono attraccate al porto di Pozzallo 275 navi per una movimentazione merci di poco superiore ad un milione di tonnellate. Le merci "lavorate", in entrata e in uscita, con riferimento al periodo 2007-2012 sono diminuite: 1.514.755 tonnellate (2007), 1.063.886 (2012). Nel 2013, nonostante siano arrivate solo 267 navi, (-2,91%), le tonnellate di merce movimentate (1.152.586) hanno tuttavia fatto registrare un incremento dell'8,34%

E' Malta la vera forza di Pozzallo ogni anno 200mila passeggeri

MICHELE GIARDINA

Strategico casello della grande autostrada del mare che collega i Paesi dell'Africa con l'Europa e il resto del mondo. Questo il porto di Pozzallo.

Completato negli anni '80 del secondo millennio con un investimento di 250 miliardi delle vecchie lire, con progetto della ex Cassa per il Mezzogiorno, presenta ad est della diga foranea una banchina lunga 600 metri, ove possono ormeggiare navi con un pescaggio massimo di metri 9,5 (porto commerciale), e a nord un bacino, racchiuso da due dighe di sovrappiù e sottopiù, utilizzato da imbarcazioni da pesca e diporto (porto turistico). Progettato per una movimentazione di 500mila tonnellate di merce l'anno, lo scalo marittimo ibleo, che è anche sede di Capitaneria di porto, nel giro di poco tempo è riuscito a triplicare le previsioni. Intensi, sin dal primo momento, i rapporti di lavoro con l'isola frontaliera di Malta che rimane a circa 90 Km dalla splendida località marinara ove i Cabrera, a sua difesa, costruirono la magnifica Torre simbolo della città. Oggi con il trasporto a mezzo catamarano della società Virtu Ferries, che ha sede nell'Isola dei Cavalieri, si registra un traffico da e per Malta di oltre 200.000 passeggeri l'anno.

In standby invece il traffico commerciale, dopo la partenza sprint dei primi anni di attività. Nel 2012 sono attraccate al porto di Pozzallo 275 navi per una movimentazione merci di poco superio-



UNA COMITIVA IN PARTENZA PER MALTA

re ad un milione di tonnellate. Le merci "lavorate", in entrata e in uscita, con riferimento al periodo 2007-2012 sono diminuite: 1.514.755 tonnellate (2007), 1.063.886 (2012). Nel 2013, nonostante siano arrivate solo 267 navi, (-2,91%), le tonnellate di merce movimentate (1.152.586) hanno tuttavia fatto registrare un incremento dell'8,34%. Numeri comunque insufficienti rispetto alle grandi potenzialità del porto. Che anni addietro gli americani della multinazionale Cooper Smith, progetto alla mano e accordo già ottenuto con l'Amministrazione comunale del tempo, erano pronti a rilanciare alla grande

con un progetto di finanza che prevedeva un investimento di 30 miliardi delle vecchie lire. Poi, inopinata e improvvisa, la stolta decisione politica, al grido di "go home yankee", di dare il benserivito agli americani, bruciando 400 posti di lavoro. Pozzallo vanta una delle più alte percentuali di lavoratori del mare, con decine di comandanti e direttori di macchine e centinaia di ufficiali. Duecento e duecento gli iscritti alla Società marinara. D'obbligo, dunque, da queste parti, quando si parla di trasporto portuale, avere le necessarie competenze. Il porto di Pozzallo - questo il pensiero più volte espresso dalla gente di mare -

progettato per una movimentazione merci pari a 500 mila tonnellate, nel momento in cui è entrato in attività, cioè 30 anni dopo, era già fuori mercato.

Il consuntivo riportato a fine anno dalla Capitaneria, rispetto alle straordinarie capacità produttive della importante infrastruttura, serve solo a confermare che, nel corso degli anni, qualcuno, per interessi di parte, ha colpevolmente azionato il freno a mano, riuscendo a condizionare il pieno utilizzo di un'opera vitale e importante per la crescita e lo sviluppo della città e del territorio. Sarebbe da ingenui addebitare al fatto ritardi, resistenze, indolenze, omissioni politiche, la cacciata degli americani, la perdita di due finanziamenti europei di 15 milioni di euro prima e, giusto pochi mesi fa, di 40 milioni, che sarebbero serviti per i lavori di messa in sicurezza e potenziamento delle banchine. Brutte prospettive, dunque? No, al contrario. Da queste parti, grazie allo specialissimo strumento della forza di inerzia, i tasselli dello sviluppo, ad un certo punto, finiscono miracolosamente (Pozzallo è la città che ha dato i natali a Giorgio La Pira) al posto giusto. Le Società di navigazione Msc e Costa Crociere vogliono fortissimamente fare attraccare le loro navi passeggeri al porto di Pozzallo. La pratica è in itinere. Giovedì 30 ottobre il contrammiraglio Domenico De Michele sarà a Pozzallo per un sopralluogo. Inutile dire che, partendo il turismo da crociera, il futuro per Pozzallo è già cominciato.

[IL MARE E I PORTI]



AGNESE SILIATO

Il porto di Augusta si prepara a ospitare il "Blue Day" un evento di portata internazionale, organizzato nell'ambito del semestre di presidenza italiana del Consiglio dell'Ue, dall'Autorità portuale di concerto con il ministero italiano delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali, la Marina Militare e la direzione generale degli Affari Marittimi e Pesca (Dg Mare) della Commissione europea.

Nel frattempo nel corso della gestione commissariale dell'ente, significativi passi sono stati compiuti per favorire lo sviluppo dello scalo, nel panorama europeo ma non solo, essendo quello di Augusta l'unico porto hub classificato di valenza internazionale dalla stessa Unione Europea, inserito nella mappa degli scali da promuovere. Dalla primavera del 2013 incluso nella lista "Core Network" della rete "Ten-t" (trasporto transeuropeo), ha dato la possibilità al commissario straordinario della Port authority, Enrico Maria Puia, di puntare a tutte le attività di livello europeo. Contestualmente nel quadro della gestione interna, ha raggiunto un importante risultato: quello dell'approvazione del regolamento sulla gestione delle aree demaniali, sulla base delle vigenti normative che disciplina un aspetto molto importante della portualità.

Tra le prospettive, l'intento di fare di Augusta un porto per il rifornimento delle navi di combustibili alternativi. Un'iniziativa finalizzata all'abbattimento dei costi di gestione.

Approvato il regolamento sulla gestione delle aree demaniali che consentirà di sviluppare il progetto per fare dello scalo il punto di rifornimento delle navi a combustibili alternativi

Un progetto che è in fase di studio a Roma, in virtù delle nuove normative che entreranno in vigore e che prevedono entro il 2020 la riduzione obbligatoria delle emissioni di CO2 in atmosfera.

Per quanto concerne il piano regolatore portuale, l'iter è giunto a buon punto.

Dopo la stesura nei mesi scorsi della relativa bozza, si sta ora procedendo ad apportarvi delle modifiche su suggerimenti avanzati dai comuni di Augusta, Priolo e Melilli

enti locali competenti a esprimere parere in merito, in quanto ricadenti nell'area di bacino dello scalo.

Dopo il confronto con i vari enti quello che è stato redatto come uno strumento ambizioso che si proietta da qui al prossimo cinquantennio, a stesura completa verrà sottoposto al vaglio del comitato portuale per la definitiva approvazione. L'Autorità portuale è, inoltre, impegnata in una costante attività di promozione del porto per attrarre investimenti.

La posizione geografica del porto megarese e le sue potenzialità, sebbene lo scalo non sia mai decollato come meriterebbe in virtù di queste marce che ha in più rispetto ad altri scali, sono note a livello mondiale ed è su questo scalo che i paesi stranieri potrebbero puntare per sviluppare parte delle loro attività.

Risale allo scorso luglio l'ultima visita di una delegazione cinese, impegnata nel settore portuale. Una visita conoscitiva e interlocutoria finalizzata all'avvio di una collaborazione che potrebbe sfociare in una concreta attività operativa. E ne seguiranno altre da parte di probabili investitori di varie nazioni.

Interessanti prospettive continuano a presentarsi per lo sviluppo del porto megarese.

L'hub di Augusta il rilancio condizionato dai tempi della bonifica

Grandi prospettive, ma prima i lavori nella rada



NUMERI CHE PARLANO

Il porto di Augusta ha uno specchio acqueo di 23 milioni di metri quadrati, con profondità di fondali fino a 22 metri. È dotato di 12 pontili, mentre è pari a 44 il numero degli accosti (lunghezza di 7651 metri) con facilità di accesso e approdo. Ha una rada chiusa da una diga foranea. Dista 2 chilometri dall'imbocco della rete autostradale; 5 dall'interporto di Melilli; 30 km dall'interporto di Catania e 35 dall'aeroporto Bellini mentre la distanza con traghetti di Messina è pari a 130 km. Per quanto concerne il servizio ro-ro, la capacità di stoccaggio è di 220 autotreni contemporaneamente, ha una stazione marittima, un pontile con due accessi, servizi passeggeri, gestione automatizzata degli accessi. L'area piazzali del porto commerciale è di oltre 300 metri, con lunghezza delle banchine di oltre 1200 metri e fondali di 14 m. Carico e scarico merci alla rinfusa con gru di portata superiore a 100 tonnellate. Come scalo industriale è annoverato tra i principali d'Italia con 30 milioni di tonnellate di merci liquide movimentate e adeguati fondali naturali per super tankers da 400 mila t; 1200 ettari di area per l'insediamento di attività imprenditoriali.

Occasioni certamente non nuove, ma che bisogna cogliere. È questo l'intento del commissario Puia il quale, appunto, ha instaurato, non solo con la Cina, una serie di contatti a livello internazionale per sensibilizzare gli operatori del settore anche in vista del completamento entro il 2015 dei lavori di ampliamento delle banchine.

Interventi di recente avviati e 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 di cui 39.567.238,76 euro per l'esecuzione dei lavori al netto degli oneri della sicurezza, 525.000 euro per la progettazione esecutiva e 1.802.970,51 euro per oneri per la sicurezza, affidati con un ribasso complessivo di 16.559.585,38 euro. Si tratta di importanti

lavori di infrastrutturazione del porto che renderanno lo scalo augustano ancora più competitivo.

«Stiamo trattando con le compagnie del settore per il riavvio delle linee ro-ro» ha fatto inoltre sapere Enrico Maria Puia. Sono state più volte operative, ma poi chiuse. La linea traghetti fino allo scorso anno funzionava così bene da richiedere per la tratta Augusta-Salerno un potenziamento. Dopo una partenza non proficua in questo settore nel 2012, l'anno successivo venne avviato un servizio che è andò avanti per diversi mesi per poi essere addirittura incrementato. La linea trisettimanale Augusta-Salerno-Augusta, dedicata al settore merci «L'Audacia» e che in seguito si aprì anche ai passeggeri. Linea gestita dalla Grimaldi Holding che la compagnia decise poi di dismettere per indisponibilità di mezzi.

Linee che servirebbero diverse tratte, dun-

que, in un prossimo futuro potrebbero essere di nuovo istituite. Sarebbe sempre nel 2013 dovuta partire anche la linea per Gaeta, ma ciò non è mai avvenuto, mentre nello stesso periodo il porto di Augusta era pronto per essere utilizzato come centro di smistamento uno snodo logistico.

Si stava concretizzando un'esperienza innovativa per lo scalo megarese, non soltanto terminale di linea ma hub di smistamento di merci su rotabili e containers, attraverso una rete di linee che dal Nord Italia si sarebbero collegate all'Africa del Nord per incrociarsi proprio ad Augusta dove avrebbe collegamento anche con linee Est-Ovest del Mediterraneo (Egitto - Turchia - Spagna).

Il fatto che lo scalo megarese sia rientrato tra le infrastrutture portuali prioritarie per l'Italia, è stato comunque visto come un risultato importante anche per il sistema di trasporto siciliano, ritenendo che l'intermo-

dalità (strada-ferrovia-porto-aeroporto) della costa orientale possa rappresentare un'opportunità concreta di sviluppo industriale e commerciale per la nostra regione per assicurare nuove infrastrutture, sostenere l'apparato produttivo e attrarre nuovi investimenti.

Intanto il porto di Augusta giorno 30 ospiterà un evento di alto profilo europeo, il "Blue Day" - laboratorio internazionale sulla crescita Blu nel Mediterraneo. Evento che culminerà negli incontri a cui parteciperanno membri della commissione europea, ministri, parlamentari e delegazioni internazionali, e numerose rappresentanze istituzionali e del cluster marittimo nazionale ed europeo.

Il "Blue Day" sarà l'occasione per uno scambio di opinioni a livello europeo sul Mediterraneo e sulle principali problematiche legate all'economia marittima, con una particolare attenzione all'uso sostenibile delle risorse marine, al risparmio energetico, alla ricerca ed all'innovazione nel settore marittimo-portuale, con l'obiettivo di costruire una strategia integrata.

Tra i partecipanti il ministro dell'Agricoltura Martina, e il sottosegretario Giuseppe Castiglione. Si terrà a bordo della nave "Cavour" della Marina Militare, ormeggiata presso lo scalo commerciale, sito in contrada Punto Cugno. Dal 13 al 14 novembre si terrà invece ad Augusta nei locali del Forte Vittoria, l'incontro del "31° Rcd Adco Meeting", (Recreational Craft Directive Administrative Cooperation Working Group) che vedrà la partecipazione dei rappresentanti degli stati membri dell'autorità di vigilanza del mercato e dell'Industria (Icomia) e dell'utenza (Eba) nonché degli organismi notificati sulle tematiche inerenti le questioni tecniche connesse all'attività di vigilanza sul mercato della nautica da diporto e l'applicazione delle direttive comunitarie di riferimento.

I due eventi rappresentano sicuramente per il porto di Augusta una grande opportunità di vetrina internazionale.

L'organizzazione di entrambi i convegni, è frutto di un'intensa attività avviata dal commissario straordinario della Port Authority di Augusta, Enrico Maria Puia, insediatosi lo scorso dicembre e al quale nel mese di giugno è stato rinnovato il mandato per ulteriori sei mesi.

Nessuna novità, però, si registra sul fronte della bonifica della rada megarese da anni prevista. Il disinquinamento dei fondali del porto è stato sempre guardato come una grande opportunità sia occupazionale, sia di sviluppo dello scalo con la convinzione che per attrarre investimenti duraturi e significativi di milioni di euro, basterebbe attivarsi per bonifica del porto di Augusta e dei siti inquinati della zona industriale e della sua riconversione, per il rispetto dell'ambiente e di chi ci lavora e ci vive.

Un intervento fondamentale per il recupero dell'ecosistema locale, che consiste da un lato nella realizzazione di opere di barrieramento per impedire alla falda acquifera superficiale che transita al di sotto delle aree inquinate arricchendosi di contaminanti, di arrivare al mare e, dall'altro, di effettuare una bonifica delle stesse acque trattandole in un apposito impianto prima della reimmissione nella falda.

A luglio è giunta una delegazione cinese in visita conoscitiva e interlocutoria finalizzata all'avvio di una collaborazione che potrebbe sfociare in una concreta attività operativa

Palermo il Porto e la Città.



www.portpalermo.it
promotion@portpalermo.it



Con 500mila passeggeri il porto di Palermo vive un'altra primavera

Il trend. Numeri positivi nel 2014 grazie alle crociere

Numeri positivi per il porto di Palermo che nel 2014 ha già accolto mezzo milione di crocieristi grazie all'inserimento in un circuito che include tra le più prestigiose compagnie di navigazione. E a leggere i dati forniti dall'Autorità Portuale, il traffico è ancora in ascesa e in un certo senso in controtendenza rispetto ai porti nazionali. Infatti, nell'anno in corso è stato uno dei pochi scali italiani ad avere numeri crescenti. Se la previsione fino a dicembre è di 219 scali, (189 nel 2013), e mezzo milione di passeggeri, nel periodo da gennaio a settembre, il confronto tra il 2013 e il 2014 è caratterizzato da numeri positivi: un aumento del 26,27% nel totale crocieristi (da 312.813 a 395.002), i transiti sono passati da 278.050 a 345.275 (+32,4), gli imbarchi e gli sbarchi da 34.793 a 49.727 (+42,92%).

«È il risultato di una politica che crede nel criterio di destagionalizzazione come dimostra la presenza di navi in tutti i mesi dell'anno e un alto numero di approdi nel mese di ottobre (30) e novembre (21)», ha commentato il presidente dell'Autorità portuale Vincenzo Cannatella. La crociera è ormai il business, prezzi contenuti per i viaggiatori e traffici assicurati per i porti. «Puntiamo molto sulle crociere come elemento di sviluppo dei traffici e come opportunità di crescita economica dei territori di riferimento – riprende il presidente Cannatella – Nell'ultimo week-end di settembre Palermo è stata invasa da oltre dodicimila crocieristi». E una conferma di questi dati è prevista anche per il 2015. Il ruolo dell'Autorità portuale diventa

basilare in un contesto strategicamente fortunato: i crocieristi sono turisti che si riversano sulla città, che grazie al porto situato proprio a due passi dal centro, offre moltissime opportunità culturali e architettoniche; ed è per questo che l'Autorità portuale ha puntato a promuovere una intensa attività di apertura alla città e a forme di partenariato con vari settori, dalla cultura, al turismo e al tempo libero (in questa direzione va la collaborazione con il teatro Massimo), per avviare anche un'operazione culturale e turistica della città e del porto, binomio indissolubile

Si lavora alla Stazione marittima che avrà un nuovo look e servizi

che caratterizza il territorio palermitano. Gli investimenti strutturali sono serviti a migliorare l'utilizzazione delle aree e delle strutture portuali esistenti e in particolare il nuovo terminal crociere, per il quale sono stati investiti 28 milioni di euro. Sono in corso i lavori di ristrutturazione e ammodernamento della vecchia Stazione Marittima che manterranno invariato l'aspetto esteriore ma porteranno a una riconfigurazione degli spazi interni. L'intervento sarà completato dall'installazione di nuove passerelle per l'imbarco/sbarco dei passeggeri. Attenzione anche al potenziamento delle strutture al servizio delle crociere: dalle banchine capaci di accogliere

navi sempre più imponenti – il molo Santa Lucia è stato risagomato e prolungato – alle misure di sicurezza ancora più efficienti, alla tutela dell'ambiente. Riquilibrato il varco Amari per adattarlo alle esigenze del traffico crocieristico e passeggeri. Opere inderogabili perché lo scalo palermitano si rafforzi come una realtà economica sempre più competitiva con benefici per l'intero tessuto economico del territorio, confermando il suo ruolo strategico e la sua capacità attrattiva. La partecipazione dell'Autorità portuale al «Cruise Shipping» di Miami rappresenta in questa direzione appuntamento fondamentale per scoprire i trend futuri delle più importanti compagnie mondiali.

Intanto 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 gli ambienti interni che il restyling doterà, attraverso una ridefinizione degli spazi, di moderni centri servizi e shopping. Miglioreranno i 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 porterà a Palermo quasi mezzo milione di crocieristi, e un 18% in più. Anche il porto di Trapani sta tentando, più timidamente, un rilancio anche se i problemi strutturali, e non solo, nel tempo hanno frenato sviluppo e crescita. La soppressa Autorità Portuale – oggi ancora oggetto di attenzione politica e vista come un "furto" da parte dell'imprenditoria di settore e della popo-



La previsione fino a dicembre è di 219 scali, (189 nel 2013), e mezzo milione di passeggeri, nel periodo da gennaio a settembre, il confronto tra il 2013 e il 2014 è caratterizzato da numeri positivi: un aumento del 26,27% nel totale crocieristi (da 312.813 a 395.002), i transiti sono passati da 278.050 a 345.275 (+32,4), gli imbarchi e gli sbarchi da 34.793 a 49.727 (+42,92%)

lazione locale – non ha giovato alla crescita ma i numeri del tempo pare non ne giustificassero l'esistenza. Adesso la questione si riaffaccia all'attenzione politica. Ma anche a Trapani il settore crocieristico ha avuto un grande impulso (prima con le piccole navi da crociera) e adesso anche con le grandi, in particolare da quando, nel mese di aprile scorso la Msc "Lirica" ha effettuato il primo attracco al porto di Trapani, diventato hub per gli imbarchi ogni giovedì sicuramente fino alla fine del mese. Ogni giovedì partendo dalla città si può visitare Civitavecchia, La Spezia, Marsiglia, Tunisi e La Valletta.

«Una bella avventura a Trapani, che accogliamo con piacere per la prima volta nella nostra programmazione estiva – aveva dichiarato Francesco Manco, Area manager di Msc Crociere -. Per tutta la stagione realizzeremo in porto 27 scali, nel corso di un tragitto pieno di attività. Abbiamo deciso di puntare su Trapani attirati dall'eccellente sviluppo registrato negli ultimi anni dal porto, situato geograficamente in un punto assolutamente strategico per la programmazione nel Mediterraneo della nostra Compagnia». Gaspare Panfalone, presidente della Trapani Cruises Srl e amministratore

delegato dell'agenzia marittima "Riccardo Sanges & C.", rappresentante della compagnia di navigazione MSC aveva sottolineato come in questo modo «il porto finalmente ha superato uno degli esami più difficili della sua storia nel settore commerciale legato al traffico passeggeri». Ed ecco perché, quando si parla di accorpamento del porto di Trapani con quello di Palermo, così come prevede la riforma delle Autorità Portuali, gli operatori e gli imprenditori dello scalo trapanese si oppongono vivacemente e recentemente anche con l'istituzione di un «Consorzio del porto di Trapani».

MESSINA E L'ETERNO NODO DELL'ATTRAVERSAMENTO DELLO STRETTO

ALESSANDRA SERIO

Tre porti, un territorio articolato in 108 comuni quasi la metà dei quali in riva al mare, una lunga distesa di spiagge tra il mar Tirreno, lo Jonio, lo Stretto. Eppure il rapporto tra Messina e il mare resta complicato. E il 2014 ha messo in luce tutta la problematicità di questo rapporto, dal punto di vista del sistema portuale e dei trasporti.

L'area dello Stretto soffre, mentre le prospettive future sono quelle che sembrano aprirsi per Milazzo, dove si ragiona di potenziare la logistica in vista dei collegamenti con il porto di Gioia Tauro. Malgrado le contestazioni degli abitanti della Valle del Mela, infatti, il triangolo industriale Milazzo, San Filippo del Mela e Pace del Mela cresce di importanza. La Raffineria Mediterranea è forse l'unica in Italia partecipata Eni dove non c'è aria di dismissione, grazie al solido apporto delle quote Q8, il colosso arabo dei carburanti che considera strategica l'area siciliana. In questo quadro, la direzione che prenderà la riforma del sistema portuale italiano è di importanza fondamentale. La proposta di accorpamento Milazzo a Gioia Tauro non piace alla comunità del Mela. Il sindaco della cittadina del Capo, Carmelo Pino, ha più volte espresso la sua contrarietà: «Stiamo semplicemente consegnando una realtà sana ad una sofferente, in un semplice asservimento a interessi calabresi. Basti pensare che nel 2013 il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha assegnato ai porti di Messina e Milazzo la somma di oltre otto milioni, rispetto ai quasi 300 mila euro del porto di Gioia Tauro, su un totale di 90 milioni di tutti i porti italiani. Perché dovremmo essere noi ad essere accorpati ad altri? Ma soluzioni diverse appaiono ancora più penalizzanti per il porto mamertino, e l'accorpamento è inevitabile.

All'autorità portuale unica a Gioia Tauro, che comprende già quattro porti calabresi, guarda anche Messina, che

Le fragilità della città dei due mari nella... stretta di autotreni e traghetti

vorrebbe conservare la sua vocazione "frontieristica", vocazione che verrebbe inevitabilmente schiacciata nell'accorpamento ora allo studio in Commissione Trasporti, cioè quello con Augusta e Catania. Certamente l'Autorità Portuale di Messina e Milazzo è strategica e in quanto tale fa gola: è infatti, nel panorama nazionale, tra le meglio sovvenzionate. A Milazzo oggi accanto ai tradizionali collegamenti con le Eolie gestito da Siremar è entrato a pieno regime il molo e i relativi servizi di collegamento offerti da Ustica Lines e proprio accanto si lavora all'ampliamento del porto storico, con

fondi dell'Autorità già stanziati. Così come destinati a Milazzo sono tutti i nuovi bandi dell'Autorità. A Messina le prospettive sono così poco rosee che neppure si protesta, in vista degli accorpamenti. In città il nodo nevralgico, e scoperto, restano i collegamenti sullo Stretto. Se il molo Colapesce continua a garantire l'accoglienza delle navi da crociera, negli ultimi anni il turismo crocieristico non è cresciuto e fatica ancora ad integrarsi con l'offerta turistica a terra. Gli operatori, cioè, mostrano ancora deboli segnali di adeguamento ai nuovi flussi. Tra turisti e pendolari dello Stretto,

però, se la passano decisamente meglio i primi. Il braccio di ferro tra gli armatori di riferimento, i Franza della Caronte & Tourist, e l'amministrazione comunale guidata da Renato Accorinti, sta creando non pochi collegamenti alla mobilità nell'area. L'approdo a Tremestieri non è ancora operativo a regime, ma l'amministrazione ha dal luglio scorso varato l'ordinanza anti tir, che limita il passaggio dei bisonti della strada al centro cittadino. Ordinanza in parte disattesa dai camionisti, visto che la maggior parte delle corse dei traghetti privati continua a sbarcare e imbarcare alla rada San



Francesco, a Nord. Lo stesso non può dirsi per il servizio offerto dalla nave Cartour di Blufferies che il mese scorso ha abbandonato il porto storico, alla stazione marittima, ed adesso mobilita soltanto due navi su tre, da Tremestieri. Il gommato pesante costituiva infatti l'80% del traffico imbarcato, mentre le automobili hanno da sempre "preferito" gli imbarchi privati. Il risultato è che ad avere la peggio sono i moltissimi pendolari dello Stretto, che ora vedono nubi fittissime all'orizzonte anche per i collegamenti veloci per Villa San Giovanni, Reggio Calabria città e porto. Il servizio metromare è stato infatti prorogato a dicembre ma l'ultimo dell'anno scadrà la convenzione e lo scorso 22 ottobre la Ragioneria Generale dello Stato ha dato parere negativo all'emendamento alla legge di stabilità che aveva previsto uno stanziamento complessivo di 30 milioni di euro.

I fondi, 10 milioni l'anno, dovevano servire a garantire il servizio triennale di collegamento rapido. Adesso si dovrà trovare una soluzione rapida per garantire continuità al Consorzio metromare. Soluzione che ancora non si intravede.

Messina con il suo Stretto che mette in collegamento il Tirreno e lo Jonio, continua ad avere un rapporto conflittuale con il mare che pure sembra essere la sua vocazione naturale. L'intera area dello Stretto tuttavia soffre, mentre le prospettive future sono quelle che sembrano aprirsi per Milazzo, dove si ragiona di potenziare la logistica in vista dei collegamenti con il porto di Gioia Tauro



LA SICILIA
www.lasicilia.it

Direttore responsabile
Mario Ciancio Sanfilippo

Editrice
Domenico Sanfilippo Editore SpA



In redazione:
Nino Arena
Fabio Russello
Michele Guccione

Hanno collaborato:
Tony Zermo
Lillo Miceli
Michele Giardina
Agnese Siliato
Mariza D'Anna
Alessandra Serio
Giuseppe Cellura
Mario Barresi
Paolo F. Minissale
Carmelo Vella
Lucia Fava

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

[IL MARE E I PORTI]

MONDO
trasporti

Le due facce di Licata

Porto turistico a gonfie vele il commerciale in piena crisi

Marina di Cala del Sole capitale siciliana dello yachting

GIUSEPPE CELLURA

Per grandezza ed estensione, l'area portuale di Licata non ha nulla da invidiare alle anse della gran parte di altre città marittime siciliane con la sua portata di ben ventuno miglia marine. Il porto risulta composto da due dighe foranee l'interno delle quali due moli intermedi, quello di Ponente e quello di Levante, delimitano l'area portuale peschereccia, ad ovest e quella centrale, commerciale. La terza area, ad est, comprende una spiaggia con basso fondale inadatto all'ancoraggio. La novità indiscutibile è però sicuramente rappresentata dal Porto Turistico Marina di Cala del Sole, sistema integrato tra mare, waterfront e territorio circostante diventato fin da subito punto di riferimento per licatesi e non. Al suo interno 1500 posti barca per imbarcazioni fino a 70 metri, Yacht Club, aree commerciali e servizi portuali. Marina di Cala del Sole ha senz'altro avuto il merito di aver "acceso" l'attenzione sulla città. Diversi diportisti hanno addirittura deciso di risiedervi in maniera stabile, rimanendo in città anche durante la stagione invernale che trascorrono a bordo dei propri yacht. Il porto turistico si sta facendo apprezzare in tutta l'Isola e non solo e anche per il prossimo anno sono già parecchie le prenotazioni. A favore della crescita e l'immagine dell'approdo turistico, anche il fatto di aver ospitato le ultime due edizioni di Licata Sailing week, manifestazione velistica e la recente pubblicazione del Cruiser magazine, una rivista riguardante il Porto turistico. Ai numeri importanti

di Marina di Cala del Sole, fanno da contraltare quelli dell'approdo commerciale. In tutto il 2013 solo trentacinque imbarcazioni adibite al trasporto merci e nove passeggeri siano approdate a Licata per un totale di 44 attracchi registrati dagli uffici della Capitaneria. Pochi se si pensa all'importanza rivestita dal porto fino alla metà degli anni Novanta. L'area portuale licatese nel 1976 era stata elevata dalla seconda alla prima categoria per il suo fiorente traffico commerciale. Oggi di quel periodo è rimasto soltanto un ricordo sempre più sbiadito. Attualmente il porto di Licata è classificato di categoria II classe III con destinazione commerciale, peschereccia, turistica e da diporto. Il perché di questo lento ma inesorabile declino ha cause molteplici. Prima fra tutte c'è la questione-fondali. L'ultima escavazione è stata eseguita nel lontano 1974 dalla Draga Sardegna su interessamento dell'on. Luigi Giglia, da allora c'è stato un abbandono. La natura dei fondali rappresenta indubbiamente un freno a mano per lo sviluppo portuale licatese. La scorsa estate, senza andare troppo lontano, la nave da crociera tedesca Deutschland rimase in rada per timore di incagliare all'imbocco del porto con i turisti che sono stati fatti scendere a bordo di alcuni tender. Per la sua posizione, il porto licatese dovrebbe essere tenuto in grande considerazione per un futuro sviluppo turistico e commerciale, invece tutto questo latita. Il dato del 2014 va sulla falsariga di quello dei dodici mesi precedenti con una quindicina di approdi finora registrati in porto, sempre per quanto riguarda imbarca-



zioni adibite al commercio e al carico e scarico merci. I numeri relativi alle navi-passeggeri non arrivano invece alla doppia cifra. Nel 2013, praticamente solo durante la stagione estiva, nove sono stati i natanti adibiti al trasporto di persone approdati sulla banchina della grande area portuale licatese. Nei primi cinque mesi del 2014 non si è vista nessuna nave-passeggeri, segno che gli arrivi si registrano solo durante la stagione estiva. E in effetti qualche imbarcazione è arrivata proprio durante la bella stagione. Anche quest'anno, come quello passato, si sono registrati gli approdi dello yacht battente bandiera maltese "Variety Voyager" che fa



Qui sopra il porto turistico Marina di Cala del Sole che è in continua espansione e che è ormai una delle capitali del settore dell'intero Paese. Qui a fianco il porto commerciale che dal 1974 attende di essere dragato e che ha ormai due o tre movimenti al mese di navi che trasportano merci

tappa nel Mediterraneo fermandosi a Licata per una breve escursione a terra da parte degli occupanti. E' poi di poche settimane fa l'arrivo a Licata della Rainbow Warrior, la nave ammiraglia di Greenpeace impegnata nel tour ambientalista «Non è un paese per fossili» contro le trivellazioni dell'Eni nel canale di Sicilia. Salpata la Rainbow la situazione è però tornata al punto di partenza. Nel computo dei dati che abbiamo fornito, non è considerato l'aspetto commerciale. Da quei numeri rimangono fuori infatti i battelli adibiti al trasporto del cemento lavorato all'interno dei due silos presenti nell'area posteriore al Faro di San Giacomo e che in

alcuni periodi dell'anno rappresentano l'unico movimento navale in entrata e in uscita dall'area portuale. Dal 2009 ad oggi a pregiudicare ulteriormente la situazione ci ha poi pensato lo spegnimento delle torri faro, i potenti impianti di illuminazione che dovrebbero «accendere» il porto. Visto il perdurare dell'oscurità, dalla scorsa settimana l'Ufficio di Capitaneria di Porto ha deciso di adottare un'ordinanza di interdizione al transito anche pedonale per il venir meno delle condizioni di sicurezza. Nei mesi scorsi, da Palazzo di Città vennero abbozzati dei contatti con i rappresentanti della compagnia di trasporti marittimi Lauro. Sul tavolo

le proposte per tornare a collegare il porto di Licata con le isole siciliane e con Malta come avveniva qualche anno fa quando i catamarani due volte a settimana partivano dalla Banchina Marinai d'Italia alla volta dell'Isola dei Cavalieri. Il recupero dell'attività portuale appare indispensabile per ridare slancio a tutta l'economia cittadina. Ad oggi restano in attività pochi pescherecci con sempre meno figli che proseguono l'attività di pescatori dei padri con il conseguente risultato di contribuire allo svuotamento del porto e allontanando un processo di crescita e sviluppo che sembra davvero lontano.



marangolo

www.marangolo.it

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

IMPORT-EXPORT da/per TUTTO IL MONDO

Leader nella fornitura di servizi di
Logistica Integrata con elevato know-how specifico
in tutti i settori dei Trasporti: Marittimi - Aerei - Terrestri



IMPORT EXPORT
SPECIALIST
from/to
CHINA
FCL - LCL

Servizio di tracciabilità giornaliera delle merci dal Porto o dall'Aeroporto di partenza alla consegna.

Il miglior servizio Door to Door

Le tariffe più competitive

La più attenta ed affidabile assistenza
Documentale - Doganale - Assicurativa

**PRELIEVI
E CONSEGNE
DA - PER TUTTE
LE LOCALITÀ
DELLA SICILIA**
di contenitori completi e/o
piccole partite
di merce in groupage

CATANIA Zona Industriale VIII strada, 24 Tel. 095 7139141 Fax 095 7139142
info@marangolo.it



Il Ponte sullo Stretto porterebbe in Europa l'Isola delle meraviglie

Nuovo clima. Un progetto che Renzi potrebbe abbracciare

TONY ZERMO

Qualche lettore dirà che sono monomaniaco perché continuo a parlare del Ponte sullo Stretto, che come sarebbe il più lungo del mondo io sarei come un bambino che ci gioca idealmente. Può anche essere, ma c'è il fatto che io credo fermamente nel fatto che il futuro della Sicilia passa sopra quel ponte. Pensate che c'è una legge del Parlamento che istituisce nel 1971 la società «Stretto di Messina» con il compito di realizzare l'attraversamento stabile tra Sicilia e Calabria.

Se si mettono insieme tutte le carte prodotte in 43 anni si potrebbe ricoprire tutta la circonferenza terrestre. C'era stata la spinta del governo Berlusconi e il progetto era andato avanti molto bene, poi la Lega al governo ha imposto uno stop fino a quando il Cavaliere è caduto da cavallo e le sinistre trionfanti hanno messo tutto a mollo con la complicità del governo Monti che ha stracciato il contratto con il gruppo di Impregilo vincitore dell'appalto, cosa che persino Di Pietro da ministro dei Lavori pubblici si era rifiutato di fare. In sostanza la sinistra, guidata dalla mosca nocchiera degli ambientalisti ha mandato a fondo un'opera che tutto il mondo ci avrebbe invidiato e che avrebbe attirato investimenti, interessi e turismo verso la Sicilia già nella fase di inizio cantieri. Vi chiederete: ma se la società «Stretto di Messina» non esiste più per legge, se non c'è più nemmeno il personale, perché ne stiamo parlando? Ne parliamo perché non ci sarà la «Stretto di Messina», ma c'è il progetto ed è quasi ultimato: e viene rabbia a sentir dire che c'è

bisogno di progetti di grandi opere per la riscossa del Paese e nessuno che dica: ma guardate che c'è pronto il progetto del Ponte!

E poi c'è un'altra novità: è cambiato il clima politico. Gli ambientalisti sono in retroguardia e non si arrischiano a criticare Matteo Renzi anche quando chiude un occhio sui permessi di ricerche petrolifere in mare. Il governo si regge anche per l'appoggio del Cavaliere che ha sempre creduto nel Ponte e sul Nuovo centrodestra il cui ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi ha dichiarato di recente che «il Ponte è ancora vivo e

Dalla Sicilia passa la tratta più breve da Suez al Continente

che se non si realizza non c'è futuro per l'Italia per quanto riguarda i commerci nel Mediterraneo». Insomma, in questa fase a volere il Ponte sono Berlusconi, quelli di Ncd e forse anche lo stesso Renzi, che non si pronuncia pubblicamente, ma che secondo noi avrebbe molto piacere di appuntarsi questa bella medaglia. E' giovane, ambizioso e le sfide gli piacciono. A Berlusconi che si avvia agli 80 anni basterà accompagnarlo in questo percorso perché se si realizza il Ponte si chiamerà comunque Renzi-Berlusconi. E la sinistra oltranzista in questo momento non ha il peso necessario per rovesciare il tavolo come vorrebbe.

Il grandioso progetto sapete qual è: at-

trezzare i porti siciliani come Augusta per intercettare le navi portacontainer che escono dal Canale di Suez prima che superino le Colonne d'Ercole o che si fermino in Spagna e scarichino le merci dei container su una rete ferroviaria che presto arriverà al mare del Nord. E' la Sicilia la tratta più breve dal Canale all'Europa, ma deve avere porti e ferrovie decenti. E il Ponte sullo Stretto che faccia da congiunzione strategica. Sogni? No, visione chiara delle cose da fare per non restare tagliati fuori dal progresso del mondo con la Sicilia che avrebbe un ruolo primario per la sua posizione geografica.

In questo momento la situazione è drammatica. Avete notato come la protesta dei forestali calabresi ha bloccato lo Stretto e isolato la Sicilia dal Continente? E avete saputo del mancato finanziamento dei collegamenti veloci di Metromare tra Sicilia e Calabria per cui molti studenti, impiegati e operai resteranno appiattiti? E' una situazione assurda, con le ferrovie che continuano a tagliare e che prima poi fermeranno anche i traghetti che perdono 200 milioni l'anno (non per nulla le ferrovie avevano un accordo di 100 milioni l'anno per 30 anni, pari a 3 miliardi, per far passare i treni sul Ponte). Tutto questo enorme grumo di malessere potrebbe essere spazzato via dal Ponte sullo Stretto. L'interesse del mondo si focalizzerebbe sulla Sicilia. Messina potrebbe ridisegnare il suo waterfront senza più le 17 linee ferrate e potremmo avere i treni veloci che arrivano dal Continente e ripartono dalla Sicilia.

Il Ponte costerebbe pure poco nonostante che gli ambientalisti continuino a



definirlo «faraonico». Il preventivo parlava di 6 miliardi di euro, di cui il 40% a spese dello Stato, cioè 2,4 miliardi, e il 60%, cioè 3,6 miliardi, a carico degli investitori privati in cambio dei pedaggi trentennali. La metà dei soldi dello Stato rientrerebbe con l'Iva e resta poco più di un miliardo che al limite potrebbe essere finanziato dall'Unione europea. Io credo che anche i soloni di Bruxelles sarebbero favorevoli a quest'opera di clamoroso fascino che segnerebbe un'epoca perché se contribuissero alla sua realizzazione un giorno potrebbero dire con orgoglio di «aver messo un mattone sul Ponte».

Pare che il premier Renzi abbia detto al «general contractor» del Ponte di rivisitare il progetto in modo da renderlo meno costoso, questo significa che lui lo vuole realizzare e che aspetta il momento giusto per dirlo con in mano un progetto che da 6 miliardi scende magari a 5. E lo si può fare spostando i piloni alti 380 metri più avanti, piantando-

li sul mare ed evitando i costosi espropri di 300 abitazioni.

Ci sarà la crisi, ma nel mondo circolano molti miliardi e ci sono fondi sovrani gestiti da manager illuminati. Quindi i soldi ci sono: il Ponte potrebbe essere finanziato a basso costo dalla Banca europea degli investimenti. C'è stato anche un forte interesse della Cina che può essere risvegliato, persino l'Indonesia ha chiesto di conoscere il progetto nei dettagli perché vuole realizzare un ponte nelle isole della Sonda così care a Salgari.

Sostanzialmente il fuoco cova sotto la cenere e prima o poi questo interesse per il Ponte più lungo del mondo riuscirà fuori perché è un'idea troppo bella per morire di stenti. Io non credo di riuscire a vederlo, ma sono sicuro in cuor mio che lo vedranno almeno i miei nipoti e che quel giorno questa terra sarà bellissima, come diceva quel grande uomo che si chiamava Paolo Borsellino.

UNA GRANDE SFIDA

Il Ponte sullo Stretto di Messina, che collegherebbe la costa siciliana a quella calabrese all'altezza di Faro (Messina) e Cannitello (Villa San Giovanni), con la sua campata di 3.666 metri sarebbe il più lungo al mondo tra quelli a campata unica. La luce della campata centrale sarebbe di 3.300 metri, l'altezza delle torri di sostegno superiore a 382 metri e l'impalcato si eleverebbe 65 metri sopra il livello del mare. La portata massima sarebbe di seimila veicoli e duecento treni al giorno che correrebbero nelle tre sezioni autostradali per senso di marcia (corsia di sorpasso, di marcia e di emergenza) e nei due binari ferroviari. Il progetto preliminare del 2002 (aggiornamento del progetto di massima elaborato nel 1992) prevede raccordi che si svilupperebbero per 2,3 chilometri su asfalto e per 19,8 chilometri per quanto riguarda la strada ferrata

NEL DL CHE STA PER ESSERE CONVERTITO IN LEGGE LA TRATTA FS PA-ME-CT, IL RADDOPPIO DELLA STATALE CL-AG E UN MILIARDO PER RETI FOGNARIE

Lo «Sblocca Italia» sblocca qualcosa anche in Sicilia. Ma, soprattutto per le opere più importanti, il decreto del governo nazionale - che sta per essere convertito in legge - consegna all'Isola la conferma di fondi già assegnati e un'accelerata agli iter burocratici. Nemmeno un euro per gli aeroporti siciliani, l'intervento più significativo riguarda le ferrovie. Il governo ha nominato Michele Mario Elia, ad di Ferrovie dello Stato Spa, commissario delegato per la Palermo-Messina-Catania, definita «opera ad altissima priorità», la cui apertura è fissata a dicembre 2015. Il valore complessivo è stimato in 5 miliardi e 106 milioni, ma l'attuale copertura finanziaria è di 2 miliardi e 426 milioni, messi nero su bianco dal Cis (Contratto di istituzionale di sviluppo) firmato da Stato, Regione e Fs. «Sui fondi disponibili circa il 45% - ricorda l'assessore regionale ai Trasporti, Nico Torrisi - è stato impegnato, molto meglio dei Cis di altre regioni», rivendicando che «la Sicilia, per una volta, è orgogliosa di queste performance che potranno essere solo migliorate con l'input del governo nazionale».

Lo «Sblocca Italia», adesso, accelera le tratte Bicocca-Motta-Catenanuova (430 milioni), Catenanuova-Raddusa-Agira (309 milioni) e Roccapalumba-Marianopoli (62 milioni), velocizzazione Catania Zurria-Acquicella (116 milioni) con altri 132 milioni per interventi sugli assi Catania-Siracusa e Palermo-Messina. Un'altra spinta la riceverà un progetto definito «molto delicato» dai tecnici: la Giampilleri-Fiumefreddo, circa 40 chilometri quasi tutti in galleria. Per realizzarla la stima è di 2 miliardi e 270 milioni, ma la dotazione attuale è di 46 milioni per la progettazione a cura di Italferr. L'altro nodo decisivo è la scelta sul collegamento fra Palermo ed Enna. Tre le ipotesi in campo: migliorare la tratta storica (Palermo-Termini-Fiumetorto-Roccapalumba-Caltanissetta), costruire un nuovo tracciato in corrispondenza a quello autostradale,

Alta velocità ferroviaria, strade e depuratori ecco le opere siciliane nello «Sblocca Italia»

o infine collegare l'Ennese con la fascia tirrenica attraverso una lunga galleria che «bucherebbe» per 35 chilometri i Nebrodi. «Si dovrà assumere una scelta - ricorda Giovanni Arnone, dirigente generale del Dipartimento Infrastrutture - che è tecnica, ma anche politica, di strategia e di impatto sul territorio».

Lo «Sblocca Italia» potrà inoltre far confluire una serie di risorse revocate ad alcune opere-lumaca in un altro fondo che vede fra gli interventi di «completamento della rete della Circumetnea» e alla «metropolitana di Palermo tratto Stazione-Piazza della

Libertà». Che sono due delle quattro opere «in panchina» per subentrare se i cantieri che usufruiranno per primi dei 3,8 miliardi della decreto non rispetteranno i tempi previsti. Sono i cantieri per il completamento del percorso della Circumetnea, le metropolitane di Palermo e di Cagliari e il primo lotto della Termoli - S. Vittore. Queste quattro opere rimangono inoltre le prime che potrebbero essere finanziate con altre risorse con la Legge di Stabilità. Una «conferma storica per il trasporto intermodale di Catania e della Sicilia orientale», sottolinea il sottosegretario Giuseppe Castiglione,

rivendicando «il grande risultato complessivo per la Sicilia, grazie al lavoro del ministro Lupi e all'impulso dei Ncd». Importante «dopo il completamento della Borgo-Nesima e Galatea-Stescico, il rifinanziamento dei tratti Nesima-Misterbianco e Stescico-Fontanarossa che chiudono un anello, lasciando per adesso fuori dallo «Sblocca Italia» soltanto doppio binario Misterbianco-Paternò, già comunque coperto da finanziamento». Adesso, per Castiglione, «la spinta del governo nazionale sulla tratta ferroviaria Palermo-Catania ci porta a dover fare la scelta di un progetto unico

per l'offerta di metropolitana e ferrovia per l'aeroporto Fontanarossa» e poi «l'investimento sull'alta velocità ripropone il tema del Ponte sullo Stretto».

Un'altra opera siciliana citata nel decreto del Consiglio dei ministri è il raddoppio della Agrigento-Caltanissetta.

Anche qui nessuna risorsa aggiuntiva, ma la conferma dei fondi l'accelerazione di procedure in corso. Nello «Sblocca Italia» si legge infatti che «sono definitivamente assegnate all'Anas» per la nuova Statale 640 a quattro corsie «le somme di cui alla tabella

L'intervento più significativo riguarda le ferrovie, per la tratta Palermo-Messina-Catania, definita «opera ad altissima priorità», la cui apertura è fissata a dicembre 2015. Il valore complessivo è stimato in 5 miliardi e 106 milioni, ma l'attuale copertura finanziaria è di 2 miliardi e 426 milioni, messi nero su bianco dal Cis (Contratto di istituzionale di sviluppo) firmato da Stato, Regione e Fs



setta) è in costruzione, aggiudicato per 990 milioni.

E aspetta un impulso ulteriore.

Un ultimo capitolo siciliano sui principali risvolti dello «Sblocca Italia» riguarda 1 miliardo e 160 milioni di fondi per 96 progetti di reti idriche e fognarie, in cui - come ricorda Castiglione - «la provincia etnea fa la parte del leone, con circa 600 milioni». In prima linea Catania, Misterbianco e Acireale, per progetti in cui la Sicilia

ha registrato un ritardo record, rischiando di perdere tutto il «tesoretto», «nonostante alcune realtà come la Provincia di Catania avessero tutte le carte in regola» a causa di «gravi errori della Regione» e di «rallentamenti della progettazione a causa del passaggio di competenze fra Ato idrici e Comuni», ricorda il sottosegretario catanese ex inquilino di Palazzo Minoriti. Ma adesso, anche in questo caso, i soldi tornano sul piatto. Si ricomincia, «con un'autorità unica nazionale». E il governo Renzi a vigilare: progettate, spendete e fate partire i cantieri. Non ci sarà un centesimo in più per la Sicilia, in questo «Sblocca Italia». Ma soltanto la pressione per spendere al meglio risorse assegnate da anni e a rischio di disimpegno. E ciò non è poco.



[PASSEGGERI E MEZZI]

MONDO
trasporti

Quali i reali obiettivi della Regione nel trasporto pubblico locale?

Il recente dibattito, avvenuto sulla stampa nazionale e non sulle problematiche del trasporto pubblico locale, rende necessarie alcune puntualizzazioni volte a far chiarezza sul funzionamento del suddetto «sistema» ed a tutelare il buon nome sia delle imprese che sono state direttamente o indirettamente chiamate in causa dalla stampa, che dell'intera categoria che esercita questa importante attività nella nostra Regione.

Le prime imprese chiamate in causa sono quelle partecipate da figli e nipoti dell'ing. Antonio Scelfo, l'imprenditore che, con grande lungimiranza, iniziò dopo la grande guerra quell'attività di trasporto su gomma che ha reso possibile la mobilità interna laddove il sistema ferroviario non giungeva, o giungeva in tempi e con mezzi tali da scoraggiare milioni di utenti.

Le imprese dell'ing. Scelfo non hanno certo ricevuto nel 2007 «le tratte più redditizie», invece le hanno - per così dire - create più di cinquant'anni prima.

«La difficoltà dell'Ast certamente non dipende da un'incapacità gestionale, ma da una situazione organizzativa complessa e difficilmente gestibile, tipica di una azienda pubblica»

Basta leggere la voce "SAIS" di Wikipedia (l'enciclopedia on line): «La società di trasporti nasce nel 1926, come I. A. S. ad Enna su iniziativa dell'ingegnere Antonio Scelfo allo scopo di assicurare i collegamenti della città, neo capoluogo di provincia, con la sua stazione ferroviaria e, dal 1938, anche quelli su strada suburbani e interurbani per le varie località della provincia. «La progressiva espansione dell'azienda prosegue nel secondo dopoguerra anche dopo la

scomparsa, nel 1949, del suo fondatore e da tale data la gestione aziendale viene proseguita dalla moglie e dai figli».

A questa precisazione se ne aggiunge un'altra: l'Ast è stata costituita 21 anni dopo la Ias-Sais, ed ha ricevuto le tratte allora non servite da altre aziende.

Nulla le è stato sottratto, essa, piuttosto, si è inserita in un mercato che aveva già la sua fisionomia ed i suoi protagonisti. Né è vero che «ai privati sono state assegnate le tratte più redditizie» come si palesa più o meno direttamente negli organi di stampa: l'anno 2007 ha soltanto segnato - per l'Ast e per le altre aziende - il mutamento di denominazione del titolo autorizzativo: da concessione a contratto di servizio. E' cambiato solo il nome, non la sostanza. Né sono cambiate le tratte a ciascuna azienda assegnate.

Va, comunque, precisato, per il rispetto che l'Anav nutre nei confronti dell'Ast, della sua dirigenza e dei suoi lavoratori che l'appesantimento finanziario della società Ast certamente non dipende da una incapacità gestionale né dal fatto che gestisca linee di seconda categoria, il che è anche non vero, ma da una situazione organizzativa complessa e difficilmente gestibile tipica di una azienda pubblica.

L'Anav: «Siamo disponibili a lavorare con la Regione e difendere tratte e viaggiatori»

«Le aziende hanno contribuito a creare un trasporto su gomma ottimale»



ATTENZIONE PER I PASSEGGERI

L'Anav, che raggruppa le aziende del trasporto pubblico su gomma, auspica che la propria disponibilità al dialogo sia raccolta dalla politica e che si operi anche in sinergia industriale con l'Ast, per procedere alla difesa di un sistema di relazioni di traffico che non solo è efficiente per la popolazione, ma ha al tempo stesso un costo per la Regione tra i più bassi in Italia

Le aziende private nella forma organizzativa che stabiliranno si dichiarano, ancora una volta, disponibili a dare una mano alla Regione e quindi all'Ast, per consentire alla stessa di raggiungere l'equilibrio finanziario di cui necessita che comporterebbe, come logica conseguenza, corposi risparmi per la Regione. Se la disponibilità delle aziende private

che hanno concorso a creare un sistema di trasporto pubblico locale su gomma ottimale, in quanto sintesi di una politica industriale che dura da decenni mirata all'efficienza e alla produttività nonché alla ottimizzazione delle tratte, non dovesse essere accolta dalla politica stessa, potrebbe sembrare che si voglia aprire a soggetti terzi, locali o nazionali, le cui ragioni, sarebbero incomprensibili.

L'Anav auspica che questa disponibilità sia raccolta ed anche in sinergia industriale con l'Ast, procedere alla difesa di un sistema di relazioni di traffico che non solo è estremamente efficiente per la popolazione, ma ha al tempo stesso un costo per la Regione siciliana che è tra i più bassi in Italia. Il ragionamento fin qui sviluppato si distingue notevolmente dall'ipotesi che

sembrebbe essere stata considerata come ottimale dall'attuale Governo regionale, che ritiene che una diversa distribuzione dei servizi, tra le aziende del settore, possa consentire all'Ast di trovare la via di uscita dalla crisi finanziaria e comporterebbe invece il solo effetto di appesantire nuovamente nel tempo la finanza pubblica, ricreando così, domani, l'attuale situazione di oggi di cui soffre l'Ast.

KATANO

open bus

LIVE

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

www.katanelive.it

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

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

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



AUTOSTRADE E SISTEMI INTEGRATI

L'anello delle autostrade si chiude un po' di più Ora arriverà fino a Modica

Al via i lavori per i lotti 7, 8 e 9 del tratto Siracusa-Gela

Un altro passo avanti per la chiusura dell'anello autostradale siciliano. E se la Gela a Castelvetro è ormai un sogno pressoché irrealizzabile, ha ripreso il via l'iter per la Siracusa Gela. Sono infatti stati aperti i cantieri del Lotto unico funzionale 6+7+8 «Ispica - Viadotti Scardina e Salvia - Modica» del secondo tronco dell'Autostrada. Per la provincia di Ragusa è una data storica perché è il primo tratto di autostrada mai realizzato sul suo territorio (il tratto che da Rosolini porterà a Modica).

Sulla carta anche i tempi di realizzazione sono decisi: entro la fine del 2015 i lavori rientranti nell'elenco del «Tratto Prioritario» dovranno essere completati, mentre il resto dopo 1240 giorni naturali e consecutivi a decorrere dalla data del verbale di consegna dei lavori (e quindi poco meno di 3 anni e mezzo). L'impresa appaltatrice è la Rti Società Italiana per Condotte d'Acqua spa (Mandataria) di Roma e Cosedil spa (mandante) di Catania.

La consegna dei lavori è stata firmata nella sede del Consorzio Autostrade Siciliane era presente il presidente, Rosario Faraci, che ha dichiarato tutta la sua soddisfazione: «Come programmato la consegna è stata fatta con il conforto della costante attenzione dei prefetti di Siracusa, Armando Gradone e di Ragusa, Annunziato Vardè e seguendo le indicazioni del presidente della Regione, Rosario Crocetta e dell'assessore regionale alle Infrastrutture Domenico Torrisi con i quali è permanente il

racordo. L'importanza dell'appalto rappresenta una opportunità di sviluppo per l'intero territorio che finalmente vedrà soddisfatte le aspettative dei lavoratori da impegnare nei 16 cantieri e della comunità da anni in attesa dell'ulteriore completamento della tratta autostradale».

L'accordo prevede, tra l'altro, che l'avvio della commessa costituirà occasione per dare concreta risposta alle esigenze sociali del mercato del lavoro locale: un articolo parla espressamente di favorire l'assunzione in quantità e qualità professiona-

Investimento da 339 milioni, lavori nel Ragusano

li adeguate alle esigenze operative di lavoratori iscritti nelle liste di mobilità o di disoccupazione delle circoscrizioni dove ha sede l'unità operativa, fatte salve le esigenze di ricollocazione di propri dipendenti occupati in lavori ultimati o in fase conclusiva.

L'opera prevede l'esecuzione di circa 20 chilometri di autostrada a due corsie per senso di marcia in nuova sede; l'adeguamento delle infrastrutture viarie, ferroviarie ed idrauliche interferenti con il tracciato, realizzazione dei viadotti denominati «Scardina» e «Salvia» e la costruzione della galleria naturale «Mandriavecchia». La realizzazione dell'o-

pera ha anche difficoltà particolari perché si dovrà lavorare anche in presenza di traffico veicolare. Nei cantieri sarà istituito un servizio mensa anche attraverso convenzioni esterne. Le parti hanno anche ribadito che l'applicazione della normativa in materia di sicurezza costituiranno un punto qualificante ed irrinunciabile dell'organizzazione del cantiere. L'accordo è stato firmato nella sede dell'Ance a Ragusa il protocollo che disciplina gli appalti, i subappalti, le modalità di occupazione del personale e le garanzie sindacali per i lavoratori. È un passaggio importante come testimoniato dalla presenza dei vertici dell'Ance con il presidente Sebastiano Caggia, il direttore, Giuseppe Guglielmino, dei massimi dirigenti della Condotte Roma e Cosedil che si sono aggiudicate l'appalto e dai segretari nazionali della Fillea Cgil, Manola Cavallini, della Feneal Uil Donato Bennardo Giddio e Lanfranco Vari della Filca Cisl. Soddisfatti per la firma del protocollo anche il segretario generale della Cgil, Giovanni Avola e Paolo Aquila della Fillea Cgil.

Il protocollo dovrebbe garantire l'occupazione del 70-80 per cento di maestranze residenti nel territorio dove opera il cantiere e si prevede che a regime dei lavori, nel secondo semestre del 2015, si possano occupare tra i 400 ed i 500 lavoratori del comparto edile.

Tra le curiosità il fatto che il Cas ha fornito alle imprese aggiudicatrici il cosiddetto Bob e cioè il certificato di Bonifica degli ordigni bellici lungo il



tracciato dei tre lotti. Finora è stato bonificato circa il 20 per cento e bisognerà accelerare per non bloccare per motivi di forza maggiore un appalto I lavori prevedono una spesa di 339 milioni di euro finanziati da Stato Regione ed Unione Europea che ha contribuito con una somma di 165 milioni di euro. Proprio la necessità di rendicontare questa somma al 31 dicembre del 2015 ha imposto al Cas di accelerare i tempi per la consegna

del lavoro visto che si correva il rischio di perdere il finanziamento. Bisogna realizzare 19,6 km da Rosolini a Modica che sono frammentati in sedici cantieri lungo la direttrice Rosolini, Ispica, Pozzallo, Modica. Nel territorio della provincia di Ragusa saranno realizzati 14 km. Ora non resta che attendere anche che il tratto ancora a due corsie della Palermo Messina diventi a quattro carreggiate.

Nel territorio della provincia di Ragusa saranno realizzati 14 km. Per la provincia di Ragusa è un evento storico perché è il primo tratto di autostrada mai realizzato sul suo territorio (il tratto che da Rosolini porterà a Modica). Sulla carta anche i tempi di realizzazione sono decisi: entro la fine del 2015 i lavori rientranti nell'elenco del «Tratto Prioritario» dovranno essere completati, mentre il resto dopo 1240 giorni a decorrere dalla consegna dei lavori

TRASPORTI. L'azienda catanese dispone di grandi magazzini e di un terminal ferroviario di proprietà per collegare l'Isola al continente

Il trasporto merci intermodale, trasporto merci su strada e logistica integrata in Sicilia ha una base attiva da decenni, in grado di operare su tutto il territorio nazionale.

DN Logistica, la cui sede è nella zona industriale di Catania - Blocco Palma II via Filippo Anfuso - è l'unica azienda siciliana a disporre di un polo logistico ferroviario privato, a ridosso dello scalo merci di Catania-Bicocca e con grandi magazzini dedicati alla movimentazione delle merci in arrivo nel terminal: una grande novità per il mercato della logistica in Sicilia, con notevoli vantaggi di tempi e di costo per i clienti.

DN Logistica si propone non più come semplice trasportatore, ma nella veste di azienda partner per i trasporti intermodali di merci e per l'esecuzione dei servizi di raccolta,

stoccaggio e consegna su tutto il territorio italiano.

DN Logistica opera nelle seguenti aree di attività: trasporti di merci su strada e intermodali; depositi industriali e servizi logistici; piattaforma logistica di 30.000 mq alla zona industriale di Catania con polo ferroviario privato, in una posizione strategica per la distribuzione in tutta la Sicilia.

Questi i punti di forza: professionalità del personale amministrativo e operativo; efficienza nei tempi e nelle modalità di trasporto delle merci; sicurezza a garanzia della merce dei nostri clienti.

I nostri numeri: magazzini e depositi, terminal privato 60 trattori Scania

15 motrici con sponda idraulica 300 semirimorchi 200 casse e container. Garantire il rispetto dei tempi di carico e scarico merce è il miglior biglietto da visita nei confronti dei clienti oltre che un modo per mantenere standard di qualità ed efficienza necessari per rimanere competitivi sul mercato. I viaggi dei mezzi vengono monitorati con l'obiettivo di consegnare la merce nel minor tempo possibile, ma nel rispetto delle norme di sicurezza per gli autisti. L'azienda forma gli autisti con corsi di guida e di apprendimento delle formalità amministrative da espletare durante il trasporto dal luogo di carico a quello di destinazione. Per scelta aziendale, poi, gli autisti sono

dipendenti diretti; ad essi viene assicurato un collegamento continuo con il centro operativo tramite software di geolocalizzazione. In ogni momento è possibile inviare sms informativi agli autisti e conoscere la localizzazione dei mezzi. L'obiettivo è aiutare il cliente a concentrarsi sul suo business offrendo soluzioni complete per la gestione dell'intera filiera logistica delle merci.

A supporto dell'attività operativa l'amministrativo effettua tutti i controlli e le verifiche necessarie per monitorare il livello di servizio reso al cliente.

I magazzini DN Logistica presidiano tutte le fasi della filiera logistica ed offre al cliente un servizio completo, dalla presa in carico della merce presso la sede indicata dal cliente, fino alla consegna al destinatario. DN Logistica offre servizi di deposito merci, con magazzini centrali ubicati a Catania per i nostri clienti nel settore food e no food. In questi casi quindi la merce viene trasportata fino ai magazzini e qui viene custodita e stoccata, per essere successivamente consegnata in lotti più piccoli e nei tempi richiesti, rispettando le procedure amministrative del cliente e garantendo la qualità del prodotto e dell'imballo.

Il trasporto merci su strada è soggetto a diversi vincoli che, soprattutto nelle medie e lunghe distanze, lo rendono antieconomico: condizioni di traffico e meteorologiche, pedaggi autostradali, rischio di furti, normativa sui tempi di guida e di riposo dei conducenti.

Un servizio di trasporti intermodali organizzato risolve queste inefficienze grazie ai suoi molti vantaggi. Un vettore intermodale può: utilizzare gli automezzi in combinato con



treni e navi ad altissima capacità di carico; trasportare le merci dai luoghi di produzione ai centri logistici più vicini per essere caricate in vagoni merce o appositi container su treni oppure imbarcate su navi, con un evidente risparmio di costo, un limitato impatto ambientale e maggiore certezza sui tempi di consegna; limitare le rotture di carico che potrebbero danneggiare la merce; Le vie dell'intermodalità: gomma-mare e gomma-rotaia. Sono programmati collegamenti giornalieri dal quartier generale di Catania verso i più importanti terminal logistici italiani.

Collegamenti con i porti di Ravenna, Livorno, Napoli e Salerno sono pianificati su base giornaliera e grazie ad accordi privilegiati con le più importanti compagnie di navigazione nazionali ci permettono di far viaggiare la merce dei nostri clienti

nel modo più sicuro ed economico. I vantaggi per i clienti sono evidenti: il trasporto intermodale combinato strada-mare permette di evitare l'attraversamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, arteria ad alto rischio di code ed incidenti e garantisce, quindi, risparmio di costo e certezza nei tempi di carico e scarico. Novità - Trasporti intermodali su rotaia nel nostro terminal privato DN Logistica offre anche il servizio di trasporto intermodale combinato gomma-rotaia e programma con cadenza giornaliera il trasporto delle merci tra gli scali merci italiani e il nuovo terminal privato di proprietà a poca distanza dalla stazione ferroviaria Catania Bicocca, gestendo per conto del cliente le formalità amministrative e ogni altro aspetto legato alla funzione logistica, garantendo tempi certi e costi ridotti.



DN Logistica, la cui sede è nella zona industriale di Catania - Blocco Palma II via Filippo Anfuso, rappresenta una grande novità per il mercato della logistica in Sicilia, con notevoli vantaggi di tempi e di costo per chi deve movimentare merci di vario tipo

[FERROVIE E INFRASTRUTTURE]

MONDO
trasporti

L'andamento lento delle ferrovie isolane alla volta del futuro

Prospettive. Una svolta dal contratto di servizio

NINO ARENA

Oltre 1.600 chilometri di strada ferrata, ma quasi 1.400 a binario unico e 578 addirittura non elettrificati. Non è un caso, insomma, se in Sicilia i treni corrono (si fa per dire) a scartamento ridotto, pur in assenza di chiodi e cremagliere.

È non è neppure un caso se il tracciato è sostanzialmente quello di inizio Novecento. Figlia di uno sviluppo assistito e di un'autonomia asfittica, la Sicilia ha saltato a piè pari, insomma, più di un secolo di innovazioni tecnologiche anche nel campo ferroviario, e i cicli produttivi ignorati non riguardano tracciati, servizi, personale, macchine, rete. Un disastro, insomma, che ha spinto l'isola in fondo alla classifica, facendone l'area più lenta d'Italia.

Arrivare in treno da Ragusa a Trapani (due dei nove capoluoghi di quelle province che nessuno, al momento, sa se esistono o meno) non solo è un'odissea che neppure i Vittorini o i Quasimodo - figli entrambi di ferrovieri - saprebbero descrivere, ma addirittura è una di quelle imprese praticamente impossibili, che solo l'animo saldo di un migrante può oggi affrontare con fiducia.

Una «pezza» potrebbe venire dal contratto di servizio che mette la Regione nelle condizioni di vigilare sull'efficienza dei trasporti su rotaia gestiti da Trenitalia e Rfi, gli dà il potere di intervenire finanziariamente per potenziare il servizio e quello di sanzionare il gestore nei casi di disservizi. Ma tutto questo è ancora di là da venire, basterebbe al momento di uscire dall'era della macchina a vapore per giungere, quantomeno, alla trazione elettrica.

Uno strumento importante sarebbe «il corposo programma d'investimenti di Rfi-Regione Sicilia - ricorda Franco Spanò, segretario regionale della Filt-Cgil - per la realizzazione delle opere previste dal Contratto di investimenti e sviluppo, che individuano la tratta Messina-Catania-Palermo come direttrice finale dell'asse europeo Berlino-Malta e prevede il cofinanziamento di quasi tremila miliardi». La fase progettuale, però, ha accumulato già ritardi consistenti, sia per incapacità organizzativa che per la resistenza dei territori, più o meno comprensibile, ad alcune opere ritenute di eccessivo impatto. L'esempio principale è costituito dal rinnovamento del tracciato ferroviario nell'area urbana di Catania. «Crediamo - aggiunge ancora Spanò - che vada prevista una rimodulazione del Cis affinché nella sua programmazione decennale siano aggiunte opere importanti quali la riattivazione delle linee interrotte della Catania-Gela e della Trapani-Castelvetrano via Milo, l'ammodernamento della tratta sud-orientale Siracusa-Gela-Agrigento, infine il raddoppio della Messina-Palermo». Incomprensibilmente, infatti, il secondo binario sulla tratta che unisce la sesta e la tredicesima città d'Italia è fermo a Patti, sul versante orientale e a Fiumetorto.

Lo sfoltimento dei rami secchi, iniziato dalle al-

lora Ferrovie dello Stato alla fine degli anni Ottanta, è diventato, con la privatizzazione della rete e del trasporto uno sfondamento fino a marginalizzare alcuni territori, in passato fortemente integrati. Il caso più eclatante è quello della linea ferroviaria Catania-Gela, interrotta per il crollo di un ponte tra Caltagirone e Niscemi. Da allora studenti, lavoratori, pendolari sono stati costretti letteralmente a inventarsi modi e tempi per raggiungere il proprio posto di lavoro, per esempio all'Enichem di Gela o in una delle scuole superiori del Calatino. Gli artigiani hanno fatto saltare quel che restava del viadotto, il primo passo per una ricostruzione comunque problematica, anche perché di necessità si fa virtù e molte opportunità sono emigrate altrove, sulle gambe degli uomini che le animavano, impoverendo un'area a lungo vitale e, per tanti versi, ancora strategica, se è vero che oggi si pensa alla costituzione di un libero consorzio che raggruppi le città del golfo geleso, diversi centri del Ragusano, il Niscemese, l'intero Calatino fin quasi alla parte nord della provincia di Siracusa, il distretto di Piazza Armerina.

La necessità di un potenziamento dei trasporti ferroviari è però questione che non può sfuggire nemmeno ai grandi centri urbani, che finiscono per essere congestionati dalla loro stessa forza attrattiva. Nel capoluogo isolano, per esempio, è sempre più avvertita la necessità che Rfi, Regione e Comune di Palermo completino l'anello ferroviario e della metropolitana, insieme alla linea del tram. Anche Catania non sfugge alla legge dei grandi numeri e sente l'esigenza di una maggiore integrazione tra rete comunale dei trasporti, Circumetnea e Rfi perché si completi la metropolitana e si realizzino finalmente le derivazioni in grado di trasportare uomini e beni fino all'aeroporto e al porto. Messina deve rilanciare la metropolitana leggera, esperimento tentato alcuni

anni fa con modalità tali da destinarlo all'insuccesso, semplicemente non legando le corse agli orari di studenti e pendolari. Risultati da raggiungere poco per volta, ma con un calendario sicuro in maniera da trasmettere fiducia nel viaggiatore deluso da anni di disinteresse, il cui lascito è pesante ed è fatto di soppressioni improvvise di corse, di viaggi estenuanti con la lancetta dell'orologio in ritardo rispetto a ogni impegno precedentemente preso, in cui, più che passeggeri ci si sente ostaggi su vetture sporche e malandate di cui, in più occasioni, hanno parlato gli atti ispettivi depositati nei due rami del Parlamento. Trenitalia e Rfi devono essere una controparte per la Regione che deve diventare la depositaria degli interessi dei siciliani in movimento, tanto da ricontrattare anche gli investimenti sulla qualità e quantità del servizio passeggeri dei treni a lunga percorrenza, come delle tratte regionali, per garantire il diritto alla mobilità e quella «contiguità territoriale» che caratterizzano una comunità nazionale che anche la Costituzione riconosce come valore.



LE CARICHE DI ESPLOSIVE CHE IL 9 OTTOBRE SCORSO HANNO ABBATTUTO IL PONTE PARZIALMENTE CROLLATO L'8 MAGGIO 2011

FILT-CGIL. La ricetta del segretario Spanò per uscire dalla crisi economica

«Investire sulla mobilità»

Le politiche liberiste all'insegna dell'austerità assunte in Europa e seguite dai governi che si sono succeduti in questi anni, hanno prodotto una recessione che sembra non avere fine e determinato l'ampliamento delle disuguaglianze nella distribuzione del reddito e della ricchezza. Disuguaglianze che, sono all'origine della crisi stessa e del suo avvitamento». Parla lentamente Franco Spanò, segretario regionale della Filt-Cgil, ma le sue parole vanno dritte al cuore delle questioni e, da buon sindacalista del settore trasporti, puntano a trasferire velocemente il nostro Paese fuori dall'area della crisi. «In questo contesto - spiega Spanò - i trasporti e le attività ad esso collegate, fra le infrastrutture materiali, è quello più importante che con l'aggiunta dei servizi, la loro organizzazione, la loro efficienza diventa determinante. Innanzitutto, quello nei trasporti da a per la Sicilia, per superare il gap causato dalla sua condizione di insularità diventata sempre più isolamento con la negazione del diritto alla continuità territoriale quale diritto costituzionale alla mobilità dei cittadini siciliani».

Non solo, dunque, una vertenza sindacale, ma uno dei volti della Questione Meridionale, immutata nei suoi punti fondamentali, come lo è la rete infrastrutturale siciliana che risale agli anni successivi all'Unità, arricchita da importanti opere nei decenni Sessanta e Settanta del secolo scorso.

«L'ammodernamento della rete viaria primaria - continua il segretario isolano della Filt-Cgil - è fermo da decenni e, allo spreco di risorse del vecchio intervento straordinario è subentrato il mancato utilizzo d'ingenti risorse derivanti dalla programmazione europea da agenda 2000, di quella 2007-2013 e che neanche utilizzando quegli stessi progetti sponda riesumati, è stato possibile riavviare quelle opere. Questo ha comportato il degrado aggiuntivo di opere allora cantierizzate, poi abbandonate, mai completate e che proba-



Accanto Franco Spanò, e sopra il grafico dell'alta velocità ferroviaria: in celeste le tratte in esercizio che non raggiungono i 250 km/h, in verde il raddoppio in costruzione, in giallo in progettazione



bilmente, sarà impossibile portarle a completamento». E se la «prospettiva terrestre» è sconsolante, quella dei trasporti e della movimentazione di merce via mare, nell'analisi di Spanò, non lo è da meno: «Le infrastrutture portuali nella nostra regione non sono più adeguate perché quelle esistenti sembrano, ridimensionate dentro aree urbane congestionate e senza spazi adeguati assumendo sempre più la caratteristica di piccoli porticcioli senza nessuna prospettiva produttiva se non quella peschereccia. Non hanno la prospettiva commerciale per l'assenza di dimensionamento, d'integrazione e intermodalità non competitiva nei confronti degli altri porti della costa del Mediterraneo. La vicenda delle infrastrutture aeroportuali siciliane ci insegna ancora la loro insufficienza strutturale e assenza d'integrazione con il resto del territorio e d'interconnessioni con altre modalità. «Se questo è il quadro - conclude Spanò con l'ottimismo di chi sa che è necessario gettare il cuore oltre l'ostacolo - occorre cambiarlo. Bisogna investire il trend degli ultimi anni

prevedendo, pur in un contesto di crisi drammatica, investimenti massicci nei trasporti come settore prioritario per lo sviluppo. Intanto sbloccando tutte quelle opere che seppur programmate, finanziate e alcune cantierizzate da decenni sono sospese, bloccate dalla burocrazia o dalla conflittualità politica e istituzionale, della farraginosità nei meccanismi di appalto o dei conflitti fra le imprese del settore. Certamente, vanno privilegiate quelle iniziative che hanno coerenza con un piano di sviluppo produttivo. Utilizzando i finanziamenti dell'Anas, per cui esistono investimenti di circa 3 miliardi, con la realizzazione della Ragusa - Catania, Agrigento - Caltanissetta, Palermo - Catania, la Nord-Sud (Gela - S. Stefano Camastra) e gli ammodernamenti delle autostrade Palermo-Catania e Palermo-Trapani-Mazara. Con il corposo programma d'investimenti di Rfi-Regione Sicilia per la realizzazione delle opere previste dal Cis, che individuano l'asse Messina-Catania-Palermo come direttrice europea».

PAOLO F. MINISALE

SALIS
IL TUO PONTE SULLO STRETTO

"Piacere di viaggiare . . ."

Numero Verde **800 21 10 20**

CHIAMATE DA CELLULARE **199 24 41 41**

Acquista on-line su www.saisautolinee.it

COLLEGAMENTI GIORNALIERI PER

ROMA DA

Marsala, Mazara del Vallo, Castelvetrano, Menfi, Sciacca, Porto Empedocle, Palma Montechiaro, Licata, Gela, Caltagirone, Agrigento, Canicattì, Caltanissetta, Enna, Trapani, Alcamo, Palermo, Cefalù, S. Agata Militello, Milazzo, Ragusa, Modica, Ispica, Rosolini, Noto, Avola Siracusa, Catania, Messina



[MOBILITÀ LOCALE]

Nelle città del futuro automobili elettriche e bus meno «invasivi»

La spinta dell'Ue per l'abbandono dei carburanti fossili

Come si muoveranno i cittadini europei nei grandi centri urbani? Come le tendenze che si imporranno nelle grandi città finiranno per determinare le scelte anche in quelle più piccole della provincia?

Una prospettiva condivisa dagli esperti della Sidt - Società Italiana Docenti dei Trasporti, con i maggiori esperti europei viene dal convegno tenutosi nei giorni scorsi all'Università di Roma la Sapienza. «Il dato assodato è che il trasporto nelle aree urbane densamente popolate - spiega il prof. Antonio Musso, presidente della Sidt e ordinario di Teoria dei Trasporti alla Facoltà di Ingegneria della Sapienza di Roma - è che il solo trasporto urbano determina circa il 50% del consumo globale di petrolio, ed il settore dei trasporti produce oltre il 20% delle emissioni di CO2.

«L'Europa - prosegue il prof. Musso - ci chiede di intervenire per abbattere considerevolmente le emissioni di CO2 entro pochi anni. È necessario, quindi, ripensare le nostre abitudini di trasporto partendo dalla tecnologia, intervenendo sull'offerta del Tpl (trasporto pubblico locale, ndr) e riducendo la dipendenza del trasporto dai prodotti petroliferi. Tenuto conto delle direttive comunitarie che impongono nel prossimo quarantennio una riduzione delle emissioni di gas serra superiori al 90% rispetto ai valori 1990. La nostra associazione comprende i massimi esperti di trasporti italiani ed è giusto quindi che essa dia una valutazione della ricerca effettuata fino a oggi e ancora da fare per dare alternative ai cittadini e agli amministratori delle grandi città italiane ed europee».

Il trend di utilizzo dell'automobile privata è stato crescente nelle maggiori città italiane dall'ultimo decennio del secolo scorso, ma oggi non è più sostenibile e sta già subendo un brusco rallentamento anche in seguito alla crisi economica e al rincaro dei costi del petrolio e di gestione dell'auto privata, in favore di mezzi alternativi di trasporto come

La vettura privata non è più «sostenibile» e il suo uso sta già subendo un brusco rallentamento anche in seguito alla crisi economica e al rincaro dei costi del petrolio

il car-sharing e il noleggio delle autovetture per breve medio periodo.

Secondo José Viegas, segretario generale del Forum Internazionale dei Trasporti dell'Ocse - Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico, «vincoli di spazio e di efficienza del sistema trasportistico delle città, obbligano a scelte drastiche che ridurranno la presenza di autoveicoli in favore di altri usi di spazio urbano. Le autovetture saranno in media più piccole, condivise e collegate ad altri servizi». Se da una parte, quindi, il trasporto pubblico dovrà investire in infrastrutture su corridoi densi di traffico (ferrovia e metro) dall'altra il modello classico di trasporto pubblico (bus urbano) sembra ormai inefficace. D'altra parte, basti pensare che le automobili private sono una delle forme più sotto-utilizzate di capitale: il 90% del tempo di inattività; nella maggior parte delle città non più del 25% di autoveicoli sono attivi nello stesso momento. La tecnologia ormai permette un routing flessibile, reattivo a la domanda, che fa prevedere uno sviluppo di veicoli più piccoli, tra il taxi e il microbus: condivisione, prezzi ragionevoli e quindi maggiore accesso da parte delle fasce di cittadini economicamente più deboli.



Questione di qualità della vita
Lotta alle polveri sottili e agli incolonnamenti, l'Unione Europea preme perché nelle nostre città si ripensino le abitudini di trasporto partendo dalla tecnologia, intervenendo sull'offerta del trasporto pubblico locale si riduca la dipendenza del trasporto dai prodotti petroliferi

La tecnologia può anche gestire meglio i trasferimenti intra e inter-modali in grado di fornire flessibilità e convenienza senza proprietà. La tecnologia quindi è all'avanguardia, ma non lo sono le decisioni politiche che stentano a seguire il progresso tecnologico. Si prospetta, quindi, un cambiamento graduale dalla proprietà dell'auto a una mobilità come servizio, basata sui car-sharing e anche il ride-sharing (sistema quasi-pubblici-trasporti), strumenti per ridurre i costi, ridurre la congestione e le emissioni.

Le azioni dell'Ue in materia di clima sono già in atto, spiega Patrick Mercier-Handisy de Direttore Generale del Research & Innovation Transport della Commissione Europea: durante il Climate Change Summit delle Nazioni Unite svoltosi a New York a

settembre 2014 il presidente Barroso ha annunciato l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO2 del 40% entro il 2030 e del 80% - 95% entro il 2050. Il 20% del totale di bilancio 2014-2020 dell'Ue sarà stanziato per azioni in materia di salvaguardia del clima; oltre 3 miliardi di euro in sovvenzioni saranno dedicati a implementare l'energia sostenibile nei paesi in via di sviluppo e in totale, l'Ue fornirà 14 miliardi di euro di finanziamenti per il clima a partner esterni all'Ue nei prossimi sette anni.

Il 20% del bilancio dell'Ue per il periodo 2014-2020 sarà speso per azioni contro i cambiamenti climatici. Sempre al summit sui cambiamenti climatici del mese scorso è stata presentata la Urban Electric Mobility Vehicles Initiative

(Uemi) con lo scopo di aumentare la quota di mercato dei veicoli elettrici in città per almeno il 30% e ottenere una riduzione del 30% delle emissioni di CO2.

Qual è la risposta immediata della politica, chiaramente accusata di non recepire con sufficiente velocità le soluzioni offerte dalla tecnologia e le necessità di trasporto dei cittadini che risentono di un sistema di Tpl che, come tutti concordano, non è più sostenibile? Concorda sostanzialmente sulla necessità di partire da una diversa distribuzione delle competenze politiche sui trasporti e da diversi criteri di ripartizione del Fondo nazionale trasporti. Servono investimenti e il Fondo deve premiare quei comuni più virtuosi nella gestione del Tpl, attraverso, ad esempio, la lotta all'evasione e il recupero di efficienza.

LA STATALE 640

La «talpa» da record per la galleria

La Cmc di Ravenna, impegnata in Sicilia nella realizzazione di grandi opere tra cui, tra le più imponenti, l'ammodernamento della strada statale 640 da Agrigento, realizzerà, in associazione con Coopsette, anche la metropolitana Circumetnea di Catania relativi alle tratte Stesicoro - Aeroporto e Nesima Misterbianco. Il valore dei lavori ammonta complessivamente a 139 milioni.

Intanto proseguono i lavori di raddoppio lungo la Statale 640. Da notare soprattutto la tecnica per scavare la galleria sotto Caltanissetta. A scavare c'è la Tbm «Barbara», la mega talpa di Cmc dal diametro di 15,08 metri e lunga 115 metri. Scava la «Galleria Caltanissetta» ed ha raggiunto il record nazionale di scavo. Lo scorso 28 settembre, a tre mesi dall'inizio dei lavori, ha raggiunto un traguardo importante per tutto il cantiere: 1000 metri con 500 anelli da due metri ognuno. Un record per la Cmc di Ravenna, capofila dell'Empedocle2, il Consorzio di imprese (Cmc, Tecnis e Ccc) che si occupa dei lavori di ammodernamento della «Agrigento - Caltanissetta».

La TBM «Barbara», la «talpa» seconda in Italia per dimensioni (diametro di 15,08 metri) raggiunge il record nazionale di scavo meccanizzato di una galleria a doppia canna di queste dimensioni. Questi i numeri: 480 metri lineari di avanzamento in un mese (settembre 2014) e 140 metri in galleria in una sola settimana. Durante la prima fase, dal 24 giugno al 18 agosto, si è registrata una produzione di 7,9 metri lineari al giorno. Un aumento notevole si registra nella seconda fase dei lavori - dal 19 agosto al 30 settembre - la produzione era 16,6 metri lineari al giorno. Il picco giornaliero arriva il 4 settembre: realizzati 28 metri lineari con 14 anelli.

La TBM-EPB «Barbara» - dedicata alla santa protettrice dei minatori, molto venerata in cantiere e in tutto il territorio ricco di giacimenti di sale e zolfo - è tra le più moderne macchine della Cmc di Ravenna attualmente a disposizione per eseguire lo scavo di una galleria e al tempo stesso prevedere la messa in posa dell'opera. La TBM siciliana è lunga 115 metri, con uno scudo di 12,80 metri e del peso di 4000 tonnellate ha iniziato a scavare la prima canna della galleria il 24 giugno scorso.

«Stiamo lavorando per consegnare al Committente e alla Sicilia una strada moderna e sicura che farà crescere questo territorio, la sua economia, il circuito del commercio e del turismo - dice l'Ing. Pierfrancesco Paglini, project manager dell'Empedocle2 - siamo consapevoli dell'importanza del nostro lavoro quotidiano e ci inorgoglisce l'obiettivo che raggiungiamo ogni giorno e cioè consolidare il rapporto positivo con chi vive e opera in Sicilia».

I lavori della Cmc vanno avanti tra Agrigento e Caltanissetta. Si anche alla metropolitana tra Stesicoro e tra Nesima e Misterbianco

L'ANALISI DI MARIA RODELLI

«Noleggio con conducente, siamo all'anno zero»

«Noleggio con conducente, in Sicilia è una categoria sopita. I noleggiatori di autobus, minibus e auto si sono arresi: per restare sul mercato si contendono le agenzie e i tour operator a colpi di ribasso e non si capisce poi come sopravvivano applicando tariffe così poco dignitose».

È questo il panorama che dà del settore Maria Rodelli, responsabile di Europa Tour, azienda che si occupa prelaivamente di noleggio auto, bus, minibus e autovetture con conducente.

«Però - ha aggiunto la dottoressa Rodelli - sanno lamentarsi reclamano ad alta voce i loro diritti, si rinfacciano le mancanze reciproche e dicono di essere disperati e di non sapere come andare avanti».

«Qual è il vero problema del settore?»
«Non c'è stata negli anni alcuna capacità associativa mirata a pretendere correttezza e

giustizia dal governo locale e dalle agenzie di turismo in genere, che pur di ottenere un loro utile giocano al ribasso della quotazione bus. Hanno fermamente difeso «i loro feudi» facendo talvolta nascere delle guerre di quartiere perché, pur vivendo in un libero mercato, vige la norma che se Tizio ha la sede nel paese dei Campanelli, ciò vuol dire che il paese dei Campanelli è tutto sotto la sua giurisdizione».

«Come vede il futuro?»

«Le grandi multinazionali sono nate dalla consapevolezza che unendo le forze e riducendo fortemente i costi, sarebbe stato possibile investire ed affermarsi con forza sul mercato. I vettori non costituiscono e non saranno mai costituire una forza, ma aspettano invano che un giorno qualcuno si accorga di loro e si occupi delle loro necessità. Hanno dimenticato che il governo italiano ha promulgato una legge, la 128 del 2003,

che doveva essere recepita da tutte le regioni. Invece così non è stato ed è stata creata una spaccatura nel trattamento dei noleggiatori da regione in regione».

«E questo cosa ha provocato?»

«Si è passati dalla normale richiesta di autorizzazione presso l'assessorato ai trasporti siciliano, all'acquisto di autorizzazioni al noleggio e bus di scarsa qualità, improvvisandosi noleggiatori. Molti autisti di auto con Ncc non sono regolarmente iscritti all'albo dei conducenti alla Camera di commercio e non hanno autorizzazione ad esercitare regolare attività, gli stipendi degli autisti non sono pagati regolarmente, non si acquistano più mezzi nuovi, ma si restituiscono alle finanziarie quelli già in uso perché non si riescono a pagare le rate del finanziamento».

«Qual è la sua proposta?»

«I noleggiatori hanno dimenticato che nessuna agevolazione viene loro riconosciuta:

né sul carburante, né sull'acquisto dei mezzi, né sui pezzi di ricambio. Hanno dimenticato che se si vuole acquistare un mezzo per ampliamento parco macchine, se ne deve necessariamente acquistare uno di ultimissima generazione e oggi chi può permetterselo? Hanno dimenticato che sommate le voci gasolio, dipendente (busta paga, Inail, Inps, tfr), assicurazioni, bollo, manutenzione, costo rimessa, lavaggio, che numeri vengono fuori per ogni servizio giornaliero? Ricordo addirittura che i tour operator, nelle loro richieste di quotazione per escursioni o tour, chiedono espressamente che i mezzi siano stati immatricolati non più di 5 anni prima. E quanti vettori possono dire di possedere oggi mezzi Euro 5 o Euro 6? In questo mercato l'associazione consapevole è l'unica via di uscita per creare una azienda grande e forte, capace di imporre le proprie regole e non subirle da altri».



NOLEGGIO CON CONDUCENTE, UN SETTORE CHE SOFFRE

[MOBILITÀ LOCALE]

MONDO
trasporti

Così la crisi ha modificato la «mobilità»

Lo studio della Fondazione Caracciolo: «Sempre più trasporto pubblico e sempre meno automobili»

FABIO RUSSELLO

La crisi economica ha portato un profonda modifica delle abitudini di mobilità degli italiani, i quali hanno preferito utilizzare meno l'automobile a favore, in primis, del servizio di trasporto pubblico. E - come spiega uno studio della Fondazione Caracciolo, e in particolare un'analisi dell'ingegnere Lucia Ciciarelli, dell'Ordine di Roma - lo dimostrano proprio le cifre. Nel primo semestre del 2011 gli effetti della crisi sono stati più netti in termini di mobilità e lo dimostrano i valori della domanda complessiva a livello nazionale (espressa in passeggeri-chilometro nel giorno ferial medio) che si riduce rispetto al corrispondente periodo del 2010 di circa il 15%. Un altro aspetto che sottolinea il momento delicato che sta passando questo settore è la percentuale della popolazione mobile sempre a livello nazionale che passa dall'83,1% relativo al primo semestre del 2010 all'80,9% del primo semestre 2011. Analizzando l'andamento della mobilità nazionale, nel dettaglio della singola modalità di trasporto, si può osservare come la riduzione maggiore tra il primo semestre 2010 e il primo semestre 2011 sia relativa all'utilizzo dei mezzi individuali; l'uso dell'autovettura, infatti, scende del 15,6%, mentre quello del motoveicolo del 17,6%. Minore, invece percentualmente, la riduzione dell'uso del trasporto pubblico (-4,7%) che quindi «guadagna» in termini di ripartizione modale nei confronti dei mezzi individuali. Forte anche il calo degli spostamenti in bici e a piedi che diminuiscono del 18,5%. Indicazioni significative emergono anche dall'analisi della domanda soddisfatta di trasporto pubblico, tra modalità ferroviarie (metropolitana, tram, treno) e modalità gomma. Infatti, il peso dei sistemi su rotaia è aumentato significativamente nel 2010, raggiungendo, nelle città con oltre 100 mila abitanti, il 39,3% del totale degli spostamenti urbani collettivi (33,6% nel 2009). Tra il 2004 e il 2010 l'incidenza del «ferro» sulla mobilità pubblica nelle medie (100 mila - 250 mila abitanti) e grandi città (più di 250 mila abitanti) è passata da poco

più del 30% a poco meno del 40%; analogo il balzo in avanti della rotaia nelle sole grandi città; qui la quota ferroviaria nel 2010 si attesta al 43% contro il 36,5% del 2009.

Un'indagine sui bilanci aziendali fatta per un ampio campione di aziende di trasporto urbano associate ad Asstra, distribuite omogeneamente su tutto il territorio nazionale, mostra come a livello nazionale a partire dal 2005 ci sia stato un graduale aumento delle vetture-km erogate in special modo nel Nord e in buona parte anche nel Centro (soprattutto per effetto della Capitale), mentre l'offerta di servizi nel Sud è rimasta pressoché invariata. Dalla ripartizione del campione per dimensioni demografiche urbane si evince invece che l'offerta di servizi è cresciuta principalmente nelle grandi e nelle piccole città anche se in queste ultime un'inversione di tendenza è osservabile già nel 2009. È rimasta, inve-

Ma i dati dimostrano che offrendo un servizio soddisfacente gli utenti per la mobilità urbana ed extraurbana preferiscono il trasporto pubblico rispetto all'automobile o ai mezzi privati in genere con benefici per la collettività in termini di risparmio economico e minore inquinamento atmosferico

Regione	Indici di offerta (vetture-km/superficie)			
	Ferrovia regionale	Servizi ferroviari su rete RFI	Trasporto su gomma e metropolitana	Totale
Abruzzo	109	207	73	389
Basilicata	56	32	56	144
Calabria	61	72	64	197
Campania	435	146	203	784
Emilia Romagna	104	98	85	287
Friuli V. G.	25	83	89	197
Lazio	201	157	267	625
Liguria	26	218	197	441
Lombardia	277	162	190	629
Marche	0	66	73	139
Molise	0	72	70	142
Piemonte	35	125	92	252
Puglia	191	59	67	317
Sardegna	36	25	40	101
Sicilia	23	67	88	178
Toscana	27	147	89	263
Trentino A. A.	105	56	44	205
Umbria	154	69	58	281
Valle d'Aosta	0	20	9	29
Veneto	21	129	119	269

ce, sostanzialmente invariata nel tempo l'offerta di servizi per le città medie (popolazione compresa tra 100 mila e 250 mila abitanti). Passando all'analisi dell'offerta di trasporto nelle sue diverse tipologie le prestazioni di trasporto acquistate dalle Regioni sono complessivamente risultate pari ad un volume di 187,1 milioni di treni-km, in linea con il risultato dell'anno precedente.

La variazione di segno tra l'andamento degli autobus-km e quello dei posti-km mostra, evidenzia, la tendenza nel tempo ad un uso maggiore di autobus di capienza inferiore. Dati con questo tipo di dettaglio aggiornati al 2010 e 2011 non sono purtroppo reperibili.

Per avere un'idea dell'offerta odierna di servizi di trasporto collettivo si devono necessariamente evidenziare rispettivamente i tagli effettuati nel 2011 sui servizi gomma e ferroviari.

Come si vede, i tagli nel settore gomma sono circa del 10%, ma molto disomogeneamente distribuiti nel territorio (- 23% Campania, - 41% Molise, 0% Lazio, Puglia, Marche, Friuli ecc.), mentre i tagli sui servizi ferroviari sono un po' più omogeneamente distribuiti sul territorio anche se ci sono sempre disuniformità significative (- 20% Campania, 0% Lombardia).

Ci sono anche gli incrementi tariffari adottati da molte Regioni per sopperire alla riduzione dei finanziamenti (+15% Veneto, + 20% Liguria e Abruzzo, + 23% Lombardia). Le regioni con i valori degli indici di dotazione per

superficie più alti sono la Liguria (218) e l'Abruzzo (207), seguite da Lombardia (162), Lazio (157), Toscana (147) e Campania (146). Diversi i risultati e i

reciproci rapporti di forza se si analizzano gli indici di dotazione per abitante, che in Abruzzo (328) sono nettamente superiori rispetto alle altre regioni; a seguire troviamo Molise (185) e Toscana (179).

Con riferimento alle ferrovie regionali, invece, è la Campania a primeggiare in assoluto in termini di dotazione per superficie (435), seguita da Lombardia (277), Lazio (201) e Puglia (191); le Regioni che possiedono i valori più alti degli indici di dotazione per abitante sono invece il Trentino Alto Adige (284), seguito dalla Campania (193) e poi, più o meno equivalenti, da Abruzzo (174), Basilicata (173) e Puglia (171).

Infine, per quanto riguarda i servizi di trasporto su gomma e metropolitano, troviamo Lazio (267) e Campania (203) ai primi posti in termini di dotazione di servizi per superficie, seguite da Campania (203) e Lombardia (190); per quanto riguarda,

invece, la dotazione di servizi per abitante, ai primi posti troviamo Molise (179), Basilicata (175) e Lazio (167).

Poi c'è il dato relativo al parco mezzi del Tpl suddiviso in autobus e treni. Le regioni che possiedono autobus più nuovi sono Lazio e Valle d'Aosta, mentre Sardegna e Sicilia hanno il parco veicolare più vecchio, con una età media di 13 anni; negli ultimi anni l'età media dei veicoli si è ulteriormente innalzata (oggi è vicina agli 11 anni) a causa dei tagli effettuati sugli investimenti per il rinnovo del parco mezzi.

Per quanto riguarda i treni, sempre la Valle d'Aosta e la Provincia Autonoma di Bolzano possiedono il parco treni più giovane, mentre Lombardia, Puglia e Sardegna sono le regioni che possiedono il parco veicolare più vetusto con una età media quasi trentennale.



Il grafico della Fondazione Caracciolo sul trasporto pubblico locale



LASCIATI TRASPORTARE DALLE BUONE ABITUDINI.

Acquista il biglietto, muoviamoci insieme.



IL RISPETTO PAGA SEMPRE.

Acquista il biglietto, aiutaci a fare strada.

Se per raggiungere i mercati del Nord servono dodici ore

Aitras: «Necessarie le autostrade del mare»

CARMELO VELLA

In Sicilia il problema principale dell'autotrasporto è quello della distanza che separa la nostra isola con i mercati ortofrutticoli che operano al Nord Italia.

Infatti ad esempio per raggiungere i mercati generali di Milano e delle grandi città del Nord occorre percorrere qualcosa come 2000 chilometri. A questo bisogna aggiungere che i prodotti che vengono trasferiti al Nord la maggior parte sono ortofrutticoli e di facile deperibilità. Tradotto in parole povere significa che ogni autista per evitare che la merce carica sul proprio camion vada in malora dovrebbe rimanere alla guida del Tir 24 ore al giorno. Qui sorge il primo problema. Gli autotrasportatori sono tenuti a rispettare il Codice della strada in materia di sicurezza che fissa il limite di guida per ogni singolo autista in 9 ore al giorno. Quindi, anche se a bordo del Tir, ci fossero 2 autisti non sarebbe possibile nei tempi previsti raggiungere in maniera legale i mercati della grandi città italiane. Infatti, i tempi di consegna per questo genere di merce sono ristrettissimi. Ed, è proprio il settore agricolo, ed in particolare quello dell'ortofrutta a dare le maggiori commissioni agli autotrasportatori siciliani. Quando si parla di economia dell'isola l'80% della produzione e del commercio è basato su prodotti che derivano dall'agricoltura.

«Non abbiamo alternative al gomma per portare l'ortofrutta al Nord – ha detto Salvatore Bella, presidente Re-



gionale dell'Aitras, associazione di autotrasportatori, con sede a Campobello di Licata in provincia di Agrigento. Infatti non esistono nella nostra isola collegamenti ferroviari ad alta velocità per potere effettuare l'intermodalità strada-ferro. A questo bisogna aggiungere le carenze nei collegamenti marittimi. Nonostante la Sicilia sia dotata di ben 12 porti, soltanto 4 sono serviti da navi di tipo "Ro-Ro", che consentono agli autotrasportatori di effettuare l'intermodalità strada – mare. Se aggiungiamo – continua Bella – che il sindaco di Messina, noto per essere un ambientalista, non vuole che i Tir attraversino la città, così come hanno invece fatto



Dalla Sicilia ai mercati generali di Milano ci sono quasi duemila chilometri, ma gli autisti dei Tir possono stare alla guida 9 ore nell'arco della giornata, quindi una spedizione verso il Nord ha costi proibitivi perché servono due autotrasportatori

da 40 anni a questa parte per raggiungere gli imbarcatori della città dello Stretto, il sistema trasporto si complica ulteriormente. Più volte abbiamo detto alla Regione ed al Ministero dei Trasporti, che l'unico mezzo in grado di superare questo grande problema sono le autostrade del mare. Per potere raggiungere questo obiettivo – aggiunge il Presidente di Aitras – occorre però incentivare questa modalità di trasporto. Infatti, le polizze di imbarco attualmente sono parecchio esose e quindi non permettono all'autotrasportatore di potere avvalersi del servizio. Ad esempio il costo del biglietto del traghetto da Palermo a Genova è di 1300 euro. Per lo stesso tragitto

via terra invece occorrono circa 800 euro di carburante. Se la Regione o lo Stato intervenissero abbattendo la spesa per gli autotrasportatori questa soluzione sarebbe percorribile. Un nostro mezzo – conclude Bella – che circola via terra causa enormi costi allo Stato in termini di inquinamento ambientale, deturpamento del manto stradale e degli incidenti automobilistici. In sintesi se dirottassimo i camion sulle navi, lo Stato risparmierebbe la spesa che va a sostenere per evitare inquinamento e altri handicap e gli autotrasportatori avrebbero il beneficio di rispettare i termini di consegna ed evitare di essere sanzionati sulle ore di guida».

IL CASO

«Produciamo il 40% del carburante e lo paghiamo di più»

La Sicilia è un'isola che produce il 40% del fabbisogno nazionale in materia di carburante. Nonostante questo rimane però la Regione d'Italia dove il costo del gasolio per autotrazione è il più caro.

A differenza di alcune città del nord Italia, a volte il costo in Sicilia supera i 30 centesimi al litro in più. L'unico beneficio che ha l'autotrasportatore è il rimborso ogni tre mesi delle accise. Su mille litri di carburante erogato lo Stato concede all'autotrasportatore un bonus di circa 150 euro. Nel decreto «Sblocca Italia» recentemente approvato il Governo Nazionale, ha lasciato intuire che questo beneficio potrebbe essere tagliato. «Se questo provvedimento – ha spiegato Salvatore Bella, presidente di Aitras – dovesse essere attuato significherebbe la morte certa delle imprese di trasporto presenti in Sicilia. L'unica strada percorribile sarebbe quella dell'istituzione del "gasolio professionale". Si tratta di creare delle apposite aree di servizio per autotrasportatori dove si andrebbe ad erogare il gasolio "extrarete". In questo modo si potrebbe risparmiare non rifornendosi più di gasolio dalle compagnie petrolifere tradizionali che lo commercializzano. A tal proposito è stato istituito un tavolo tecnico alla Regione Siciliana che ha allo studio un progetto di massima che prevede nove aree di sosta per gli autotrasportatori in tutta l'isola. In pratica un'area per ogni provincia dotata di colonnine di carburante "extrarete". I fondi sono quelli dei famosi autoposti non realizzati che ammontano a circa 18 milioni di euro. In questo modo sarebbero stanziati 2 milioni di euro per ogni area. Queste aree dovrebbero essere gestite dagli stessi autotrasportatori in raggruppamento o in consorzi tutti messi in rete. Possibilmente – continua Bella – potrebbe essere utilizzata una card dove in qualsiasi posto della Sicilia il camionista avrebbe diritto a fare rifornimento di carburante, sosta ed avere altri servizi. Siamo convinti che questo beneficio potrebbe abbattere almeno 40 centesimi per ogni litro di gasolio che viene acquistato dagli autotrasportatori. A livello nazionale l'albo degli autotrasportatori ha dato il via a 15 progetti su 24 presentati che riguardano aree di sosta "extrarete" per i camionisti. Ma in Sicilia non è previsto al momento nemmeno uno di questi 15 progetti che già sono stati approvati e presto saranno realizzati. Infine, tutto questo permetterebbe di evitare l'attesa del pagamento dell'"accise" da parte dello Stato ed evitare agli autotrasportatori di anticipare le somme che occorrono per effettuare i rifornimenti di carburante ai propri mezzi nella stazione di servizio gestite dalle compagnie petrolifere».

Bella (Aitras): «Serve gasolio extrarete»

zione perché all'interno dell'area dovevano essere realizzate delle celle frigorifere che sarebbero servite a conservare ad esempio uva e pesche prodotti di facile deperibilità. L'area doveva essere collegata con un sistema informatico con i grandi mercati del Nord Italia e del centro Europa, dove i produttori potevano monitorare in ogni momento il prezzo delle merci vendute. Oggi, forse, un interessamento della classe politica agrigena in questo senso potrebbe giovare al ripristino di un progetto fondamentale per l'economia della nostra provincia».

LOGISTICA ANNO ZERO



IL PLASTICO DELL'AUTOPOSTO DI VITTORIA

In Sicilia vi è un solo autoposto operativo dei nove che invece si dovevano realizzare nell'isola. Si tratta della struttura che si trova a Catania e che viene gestito dal consorzio «Aias». Per il resto non vi sono strutture adeguate a sostegno del settore. Le altre due strutture che dovrebbero essere realizzate entro il 2015 sono quella di Melilli in provincia di Siracusa e di Vittoria in provincia di Ragusa. Per quanto riguarda la provincia di Agrigento, vi era un progetto i cui soldi sono andati persi. Si tratta di un finanziamento di 17 milioni e 400 mila euro che era stato approvato nel 2002-2003 per la realizza-

In Sicilia previsti nove autoposti ma funziona solo quello di Catania

zione di una struttura a Naro tra Canicattì e Campobello di Licata in una area di 160 mila metri quadrati ma non è stato possibile perché sono stati disattesi gli accordi di programma quadro stabiliti dalla Regione Siciliana con il comune di Naro che era il soggetto attuatore.

«In provincia di Agrigento – dice Sal-

vatore Bella – questo polo logistico che doveva nascere sarebbe servito per 12 comuni. Si tratta di paesi che si trovano in una area dove si produce una maggiore quantità di orto frutta che per 12 mesi all'anno viene coltivata e commercializzata nei grandi mercati del Nord Italia. Facendo perdere i finanziamenti per questa strut-

tura – continua il Presidente di Aitras – migliaia di produttori agricoli sono stati penalizzati non avendo la possibilità di avere un luogo dove stoccare le loro coltivazioni. L'autoposto in provincia di Agrigento – conclude Salvatore Bella – oltre ad ottimizzare i servizi a sostegno del trasporto merci doveva anche servire per la conserva-

zione perché all'interno dell'area dovevano essere realizzate delle celle frigorifere che sarebbero servite a conservare ad esempio uva e pesche prodotti di facile deperibilità. L'area doveva essere collegata con un sistema informatico con i grandi mercati del Nord Italia e del centro Europa, dove i produttori potevano monitorare in ogni momento il prezzo delle merci vendute. Oggi, forse, un interessamento della classe politica agrigena in questo senso potrebbe giovare al ripristino di un progetto fondamentale per l'economia della nostra provincia».

«Contro la crisi del sistema dei rifiuti rilanciare la differenziata»

La ricetta della Cisl. Dionisio Giardina, segretario regionale del dipartimento logistica e portualità della Fit: «Colpire le sacche di evasione»

La crisi del sistema di gestione integrata dei rifiuti in Sicilia appare irreversibile. Se ne parla da anni, da troppi anni e si continuano a propinare analisi, ricette, soluzioni, riforme e contro-riforme. Appare inverosimile che 15 anni di stato di emergenza siano stati in grado di produrre un debito miliardario, amministrazioni locali a limite del default, imprese prive di liquidità ed appesantite dal mancato pagamento dei servizi, lavoratori con notevoli ritardi nei pagamenti delle retribuzioni, alcuni già licenziati, territori invasi dalla spazzatura, cittadini infuriati per l'incremento delle tariffe. «In troppi – spiega Dionisio Giardina, segretario regionale dipartimento logistica portualità e ambiente della Fit Cisl – hanno perso la capacità d'indignarsi, quasi una rassegnazione, un'abitudine e certamente è necessario prendere piena coscienza di questa condizione ancora prima di analizzare cause e proporre soluzioni. E' chiaro che

un sistema al collasso non si cambia in un giorno ma noi per primi nel sindacato, la Cisl, da tempo abbiamo preso consapevolezza e coscienza dell'enormità del problema e delle nefaste conseguenze che già lavoratori ed imprese del settore stanno vivendo».

«Siamo sicuri – ha aggiunto – che l'applicazione della legge regionale 9 del 2010, tutt'ora incompiuta sia la cura tanto attesa? Il sistema dei 27 Ato siciliani è fallito perché i sindaci e le amministrazioni locali non hanno mai preso consapevolezza del proprio ruolo all'interno delle rispettive società d'ambito». Comunque sia i dati dell'ultimo rapporto Ispra 2013 la produzione nazionale dei rifiuti si attesta su valore costante negli ultimi anni, di circa 30 milioni di tonnellate, con un valore annuo di produzione pro-capite per abitante di 504 Kg. La media nazionale di raccolta differenziata si attesta al 39,9%. In Sicilia le tonnellate di rifiuti prodotti sono 2.422.831 tonnellate,

con un valore annuo di produzione pro-capite per abitante di 485 Kg e con la raccolta differenziata ferma al 13,3%. In termini di destinazione dei rifiuti, a livello nazionale viene conferito in discarica il 42%, mentre in Sicilia circa il 90%. «E questo dato – ha detto Dionisio Giardina – apre una moltitudine di riflessioni. La prima è immediata: se in Sicilia non avessimo avuto, pubbliche o private, le "buche" dove smaltire i rifiuti, avremmo vissuto le condizioni della Campania ed in parte del Lazio le cui emergenze sono state determinate dall'impossibilità dello smaltimento finale. Nella nostra isola, infatti, la raccolta differenziata è lontanissima dal 35% previsto per il 2011 ed è utopica rispetto al 65% di previsione per il 2015. Tutto ciò ha fatto sì che il tema del costo del conferimento in discarica si sia configurato quale elemento nodale del dibattito attorno ai costi dell'intero ciclo dei rifiuti. La soluzione è la raccolta

differenziata ma anche qui registriamo da più parti pressapochismo ed incapacità. Noi della Cisl – ha proseguito – non ci sottraiamo all'attenta disamina di un tema spinoso quale l'eventuale sovradimensionamento del personale in alcune aree della regione. Ma anche qui, su questo tema delle eventuali assunzioni oltre misura, è arrivato il momento di essere onesti intellettualmente. Innanzitutto appare difficile pensare che le società d'ambito in questi anni abbiano avviato assunzioni di personale senza un'approvazione in assemblea dei soci; spesso semmai è accaduto che i tempi della politica abbiano cambiato il nome del socio di un Ato ed improvvisamente i lavoratori precedentemente assunti si sono trasformati in un fardello per quel comune. In secondo luogo parte dei lavoratori sono impiegati a tempo parziale o solo stagionalmente. Ma solo un terzo di tutti gli addetti risulta contrattualizzato con le società d'ambito, gli

altri operano per conto di soggetti privati aggiudicatari o affidatari dei servizi da parte di Ato e Comuni. E l'utenza deve sostenere economicamente il sistema ma l'utenza sono tutti i cittadini no i soliti fessi. E quindi i comuni aggrediscono elusione ed evasione. Conosciamo perfettamente la crisi delle famiglie in questa lunga fase di recessione economica del paese ma non è concepibile la lamentela per 300 euro all'anno di tariffa sui rifiuti se si continuano a spendere mediamente 1000 euro annuo per la telefonia. Ed il tema dell'impianistica ci convince o no? Sugli impianti di compostaggio già finanziati bisogna correre, ridurre i costi di conferimento in discarica, i costi del trasporto, i costi di manutenzione, i costi di straordinario dei lavoratori e il costo dell'impatto ambientale. La riduzione di questi costi servirebbe almeno a salvare eventuali esuberanti di personale in alcuni territori ed eviterebbe agli autisti dei compattatori di



DIONISIO GIARDINA

restare 10/12 ore al giorno in viaggio per la regione con il rischio di perdere la vita come già successo. E sul tema dei lavoratori? Non sfuggiamo mica, ma il contratto di settore non si tocca non solo per i motivi già menzionati ma anche perché in molti ne parlano e i più non lo conoscono».

[AEROPORTI]

MONDO
trasporti

Ha colmato tutti i vuoti lo scalo di Fontanarossa resta sulla pista di decollo

Cresce a dispetto della crisi l'aeroporto che fa volare i siciliani

TONY ZERMO

L'aeroporto di Fontanarossa potrà avere tutti i difetti possibili, ma pensate un po' cosa accadrebbe se non ci fosse: oggi lo scalo catanese serve tre province su nove, tutte tranne quelle di Palermo, Agrigento e Trapani) e quindi se non ci fosse, partire sarebbe un problema enorme per i siciliani che non hanno i treni veloci per il Nord e non hanno nemmeno un'autostrada praticabile (forse la Salerno-Reggio Calabria potrà essere pronta nel 2017). La difficoltà di movimento in barba alla legge sulla «continuità territoriale» avrebbe inoltre come conseguenza la drastica riduzione dei flussi turistici a causa della scomparsa dei voli diretti con il resto d'Europa. Quindi che nel Distretto del Barocco, quello del Sud-Est ci sia un grande aeroporto è un grosso vantaggio per tutti. E che sia poi un City Airport trovandosi a venti minuti dal centro di Catania è una comodità non da poco. Fontanarossa ha perduto in un solo anno la compagnia catanese Wind Jet di Nino Pulvirenti e AirOne, ha visto anche una riduzione della presenza di Meridiana, e tutto questo a causa della crisi provocata dalla concorrenza delle compagnie straniere che hanno il grande vantaggio di pagare le tasse nel Paese di provenienza. E questo rende le compagnie italiane «non competitive» perché troppo caricate di personale e di tasse. I vuoti lasciati da Wind Jet e da AirOne sono stati subito coperti da Ryanair, EasyJet, Air Berlin e dalle spagnole Volotea e Vueling. L'acquisizione più recente è quella della Turkishair con volo diretto Catania-Istanbul. Il danno quindi è tutto delle compagnie italiane, mentre

ai passeggeri resta una grande possibilità di scelta.

C'è da chiarire subito un fatto: l'aeroporto di Fontanarossa è in crescita anno dopo anno per il semplice motivo che i cinque milioni di siciliani per partire sono costretti a prendere l'aereo. Questo vuol dire che non sarà mai in crisi, anche perché la gestione dei vertici della Sac, presidente Salvatore Bonura e amministratore delegato Gaetano Mancini, è molto oculata, basti pensare che da quando l'ing. Mancini ha preso in mano le redini gestionali non c'è stata nessuna nuova assunzione, al contrario di quel che accadeva al tempo in cui i politici facevano assumere i propri raccomandati: questo appesantiva i conti per cui il bilancio della Sac era il peggiore tra tutti gli aeroporti italiani, mentre oggi è il più positivo.

Forte di questa continua crescita, la Sac ha iniziato le procedure per entrare alla Borsa di Milano perché il suo è un titolo su cui si può scommettere con tranquillità. Quest'anno si chiuderà con circa 7 milioni di passeggeri perché ci sono stati aumenti sul 20% nel periodo delle vacanze rispetto allo scorso anno. Va anche bene il nuovo aeroporto di Comiso gestito da Dibennardo e Taverniti e il cui azionista di riferimento è la Sac. Lo scalo di Comiso è stato dichiarato di «interesse nazionale» per cui tra un anno non dovrà più pagare i controllori di volo: e questo metterà in sicurezza i bilanci.

L'approdo in Borsa serve ovviamente per reperire nuove risorse perché Fontanarossa ha anche le sue spine e dovrà fare tanti lavori, il più importante dei quali è una nuova pista di 3.200 metri, mentre quella attuale servirà sia durante i lavori



Fontanarossa ha perduto in un solo anno la compagnia catanese Wind Jet di Nino Pulvirenti e AirOne, ha visto anche una riduzione della presenza di Meridiana, ma i vuoti sono stati colmati da Ryanair, EasyJet, Air Berlin e dalle spagnole Volotea e Vueling. L'acquisizione più recente è quella della Turkishair con volo diretto Catania-Istanbul

e sia come pista di rullaggio. La nuova pista che la Sac dovrà realizzare in autofinanziamento costerebbe molto, circa 120 milioni, ma è necessaria perché entro cinque anni entreranno in esercizio i nuovi aerei, come l'Airbus 330, che hanno bisogno di una pista lunga per atterrare e soprattutto per decollare con i serbatoi pieni. E non è tutto, perché a causa dell'aumento dei flussi sarà necessario utilizzare la vecchia aerostazione Morandi come secondo terminal. Ci sono

Quest'anno si chiuderà con circa 7 milioni di passeggeri perché ci sono stati aumenti sul 20% nel periodo delle vacanze rispetto allo scorso anno

pure altre cose da fare per migliorare l'aeroporto di Fontanarossa che è il «casello d'ingresso in Europa», come piace dire al presidente dell'Enac, Vito Riggio. Ad esempio, bisognerà rifare ex novo tutti i servizi igienici e attualmente è in corso un appalto. In sostanza più soldi si potranno investire e più bello diventerà l'aeroporto più importante da Roma in giù. I progetti sono tutti da finanziare, sia quello del terminal B e sia quello della nuova pista,

ma toccherà anche, e molto, alle ferrovie dello Stato fare la propria parte con l'interramento di un tratto della linea ferrata (in modo che la pista ci passi sopra) e con la realizzazione di una stazione che accolga i treni provenienti da Siracusa e da Messina, oltre che la metropolitana. Da questa nuova stazione partiranno poi i trenini senza conducente per il vicino aeroporto. Si tratta di lavori complessi per i quali ci vorranno soldi e tempo. Ma il traguardo è questo.

The screenshot shows the SAC website interface. At the top, it displays the location 'Meteo Catania' with a temperature of 17°C and a phone number. Below this is the SAC logo and navigation menu. The main content area features a large graphic of a crowd forming an 'X' shape, a map of Sicily, and various service icons such as 'Travelling', 'Luggage', 'Baggage', 'Accessibility', and 'Lost and Found'. The bottom of the page includes the SAC logo and the text 'SOCIETÀ AEROPORTO CATANIA'.

Più aeroporto e destinazioni
più Catania in Europa e nel mondo
A breve on line il nuovo sito
www.aeroporto.catania.it

 **SAC**
SOCIETÀ AEROPORTO CATANIA



[AEROPORTI]

Quando con l'aeroporto «vola» il territorio

Lo scalo di Comiso da record: 270mila passeggeri in nove mesi e +65% di presenze turistiche nella provincia

LUCIA FAVA

Ben 270mila passeggeri in poco più di nove mesi, raggiunti con due sole compagnie di linea e con una miriade di collegamenti charter. Sono i numeri del "Pio La Torre", il più giovane aeroporto italiano, inaugurato circa un anno e mezzo fa a Comiso, in provincia di Ragusa.

È un aeroporto in crescita, che sta dimostrando di avere le carte in regola per essere considerato al pari degli altri, più grandi e rodati, scali italiani. E lo dimostra il suo recente inserimento nel Piano Nazionale Aeroporti che porta la firma del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Maurizio Lupi.

Inaugurato il 30 maggio del 2013, in un anno e mezzo di attività, il Pio La Torre è riuscito a superare indenne numerosi banchi di prova: è stato utilizzato come alternativa a Catania durante le emergenze determinate principalmente dal maltempo o dall'Etna, per il trasferimento - in strutture del territorio nazionale - dei migranti sbarcati nella vicina Pozzallo, con funzioni sanitarie. Grazie allo scalo comisano, e alla rapidità nell'effettuare i trasferimenti, è stato possibile eseguire il primo trapianto di cuore in provincia di Ragusa. E ancora, dall'aeroporto di Comiso sono decollati per tutta la scorsa estate i mezzi dei Vigili del Fuoco e della Protezione Civile che, con funzioni antincendio, hanno monitorato il territorio provinciale.

Ma il Pio La Torre si sta dimostrando soprattutto uno strumento prezioso per implementare e destagionalizzare il turismo ragusano. I dati parlano di un più 65 per cento di presenze nelle strutture ricettive iblee. Numeri che, sino a qualche anno fa, erano assolutamente impensabili per una provincia, non a caso, definita «isola nell'isola» a causa della sua atavica carenza di collegamenti col resto della Sicilia.

L'aeroporto di Comiso sta, rapidamente, ribaltando la situazione. E gli effetti continuano a rimanere visibili anche in pieno autunno. Complice l'estate che quest'anno sembra non volerle sapere di abbandonare l'isola, nelle località balneari ragusane e a Marina di Ragusa in particolare, gli alberghi iniziano a registrare il tutto esaurito anche in un periodo dell'anno considerato, da sem-

pre, di bassa stagione. Merito, in questo caso, soprattutto dei voli charter che, dallo scorso mese di aprile, continuano a portare flussi turistici in provincia di Ragusa. Sono ben 140 le operazioni con importanti tour operator nazionali e internazionali contrattualizzate nel 2014 dalla So. A. Co. Spa, la società che gestisce lo scalo comisano, e che hanno portato a Comiso gli aeromobili di diverse compagnie europee come Transavia (che ha avviato collegamenti con Parigi Ginevra, Marsiglia e Lione), la Hop, la Brussels Airlines, la Primera Air. Proseguiranno sino a metà novembre i voli organizzati da Scandjet per la Svezia. A Comiso sono atterrati anche i piccoli, e sicuri, aeromobili della Tunisair Express e i Boeing 757 dell'Arkia Airlines da 188 passeggeri, che hanno effettuato un mini-ciclo di voli charter da e verso Israele.

Restano, invece, per il momento, solo sette le tratte di linea servite dallo scalo comisano. Si tratta

L'obiettivo per quest'anno è quota 300mila in vista anche dello sviluppo delle rotte nel 2015 che dovrebbero essere di più e con diverse altre compagnie low cost. Dibennardo (So. A. Co.): «Stiamo alzando l'asticella»



dei voli Alitalia per Milano-Linate e Roma-Fiumicino e quelli Ryanair per Londra, Bruxelles, Francoforte, Pisa e Roma-Ciampino. Sino a pochi giorni fa erano disponibili anche i voli, stagionali, per Dublino e Kaunas (Lituania), effettuati entrambi dalla compagnia irlandese leader delle lowcost.

Nel futuro dello scalo comisano ci sarà un incremento del numero di collegamenti e vettori. E, perché no, anche l'avvio del cargo, visto che il Piano Nazionale degli Aeroporti prevede la possibilità che Comiso venga utilizzato anche per il trasporto delle merci. A due passi dal Pio La Torre si trova, tra le altre cose, il mercato ortofruticolo più grosso dell'intero meridione d'Italia, quello di contrada Fanello, a Vittoria. Utilizzare l'aeroporto comisano per trasportare all'estero le primizie del territorio ibleo sarebbe una bella comodità. E i vantaggi risulterebbero decisamente notevoli. Al cargo, la società di gestione sta lavorando da tempo. Anche se la priorità della So. A. Co. Spa resta, tuttavia, in questa fase, quella di implementare il traffico passeggeri. I primi numeri sono incoraggianti: in questi primi mesi è stato già superato il numero di passeggeri previsto dal piano industriale, che era di 250mila passeggeri.

«Obiettivo raggiunto e superato - commenta il presidente della società di gestione, Rosario Dibennardo -, adesso abbiamo alzato l'asticella e puntiamo a raggiungere i 300mila passeggeri entro la fine dell'anno».

Da qualche tempo, hanno infine ripreso linfa le interlocuzioni con determinate compagnie aeree, i cui frutti non è escluso possano iniziare a vedersi già nei prossimi mesi, a partire dalla "summer 2015". L'obiettivo, resta quello di far diventare Comiso hub per qualche compagnia aerea e consentire collegamenti andata e ritorno giornalieri verso destinazioni nazionali ed estere.

L'emergenza Ebola negli scali

Il Consiglio dei ministri degli Esteri dell'Ue, riunito a Lussemburgo per studiare una risposta comune alla minaccia al virus Ebola e individuare gli aiuti da garantire ai Paesi africani colpiti dal virus, saluta con soddisfazione la prosecuzione «del traffico aereo da e per i Paesi colpiti» e invita tutti i Paesi a seguire in materia le linee guida dell'Oms. Anche perché «è fondamentale isolare la malattia, ma non isolare i Paesi». I ministri hanno anche sottolineato l'importanza di lavorare insieme sotto l'ombrello dell'Onu e hanno rivolto ai donatori internazionali l'invito a rispondere all'appello dell'Onu, che chiede 987,8 mln di dollari per contenere l'epidemia. L'Ue e gli Stati membri «hanno già destinato oltre mezzo miliardo di euro per cure mediche urgenti alle persone colpite, per cercare di contenere la malattia e per attenuare l'impatto dell'epidemia sulle economie degli Stati colpiti». Il Consiglio incoraggia anche il coinvolgimento del settore privato e l'importanza di continue consultazioni sulle «misure da assumere per proteggere l'Ue e gli stati membri da potenziali contaminazioni». Ma anche continue informazioni sul virus alla popolazione, per prevenire il «possibile stigma». Si sottolinea ancora l'importanza di continue consultazioni e informazioni sulle misure volte a proteggere l'Ue e i suoi cittadini. E questo, in particolare «nei punti d'ingresso», porti e aeroporti. Obiettivo, «procedure comuni» di controllo, ma anche l'utilizzo al meglio dei sistemi di visto e di informazione dei vettori di trasporto, per «anticipare potenziali arrivi» di soggetti infetti. Il Consiglio si dice favorevole ai lavori della Commissione «per la costituzione di una rete volontaria di clinici per il trattamento di Ebola a livello dell'Ue e per la fattibilità di un Joint Procurement per l'acquisto «di indumenti di protezione destinati ai sanitari che trattano i pazienti di Ebola e per i possibili trattamenti medici».

GLI SCALI AEROPORTUALI DELLA SICILIA OCCIDENTALE A UN BIVIO

Palermo punta sulla privatizzazione Il destino di Trapani legato a Ryanair

Gli aeroporti della Sicilia occidentale, Palermo e Trapani, godono di diverse fortune. Mentre il primo ringrazia una politica strategica di rilancio che passa attraverso una serie di operazioni che si stanno realizzando, il «Vincenzo Florio» di Birgi tenta, in questi mesi, di riscrivere le sue sorti.

Partendo da Punta Raisi, i dati sono più che positivi: nel mese di settembre appena passato si sono registrati 3.538.289 passeggeri che rappresentano un +5,5 per cento per cento rispetto alla stesso periodo del 2013 con una previsione per il mese di ottobre che dovrebbe salire a +9,2 per cento. Se a questo si aggiunge che la compagnia aerea Volotea ha deciso di incrementare il numero di rotte internazionali tutto sempre andare nella direzione di un reale incremento. Infatti ha annunciato che dal 2015 (dal 10 aprile) saranno effettuati nuovi voli per Tolosa, e (dal 26 giugno) per Atene. In questo modo diventano 17 le rotte nazionali ed estere che vengono coperte dalla compagnia iberica, che da giugno a settembre 2014 ha trasportato 143 mila passeggeri nello scalo palermitano. «Non siamo una compagnia con decine di anni davanti a noi, ma una compagnia giovane, in due anni di attività da e per Palermo abbiamo trasportato 530mila passeggeri. Per il prossimo anno stimiamo aumento del 25 per cento - ha detto recentemente il presidente di Volotea, Carlos Munoz, nel corso di un incontro con la stampa - siamo soddisfatti per la progressione in genere della compagnia». Considerazioni rilanciate dal presidente della Gesap, società che gestisce l'aeroporto,

Fabio Giambone che ha sottolineato come «l'incremento delle rotte e la scelta di Volotea, che dimostra ancora una volta di voler investire su Palermo e la Sicilia, testimoniano che l'aeroporto sta attraversando una fase di grande crescita. Nel settembre di quest'anno si è realizzato un incremento del 5,5 per cento del numero di passeggeri rispetto allo scorso anno». Oggi tutto passa dalla privatizzazione dello scalo, un'operazione che ha già fatto i primi passi quando si è insediato l'advisor, la Kpmg, che è stata selezionata mediante una gara pubblica e ha iniziato il suo lavoro. «Entro il mese di dicembre farà la valutazione dell'aeroporto, per poi procedere alla privatizzazione dello scalo con un bando europeo. L'operazione procede spedita, forte del mandato ricevuto dal comune di Palermo e dalla Camera di Commercio che detengono la

maggioranza delle azioni», ha dichiarato il presidente di Gesap Fabio Giambone.

L'aeroporto di Punta Raisi, cantiere aperto da molti anni, ha visto in quest'ultimo periodo la realizzazione di diverse opere e altre sono in itinere. A febbraio inaugurato il curb partenze che ha riconfigurato la viabilità esterna nel livello dedicato alle partenze dal Terminal, nuova corsia di marcia per i veicoli, l'installazione di apparecchi illuminotecnici nonché la realizzazione di una nuova rete di raccolta e scarico delle acque meteoriche. E a luglio il curb arrivi dotato di pensilina e vetrata. Il presidente Giambone ha poi ricordato che «a novembre avremo la nuova centrale tecnologica e la palazzina servizi che consegneremo entro il 22 dicembre, inoltre a maggio apriremo la terza sala check-in dove si troveranno anche

rent a car»: Inoltre sarà realizzato un angolo con uno sportello gestito dal Comune di Palermo, albergatori e Gesap che darà ai passeggeri le informazioni occorrenti su città e alberghi. «Una tabella di marcia serratissima», ha detto Giambone.

Per l'aeroporto «Vincenzo Florio» di Trapani, invece, in questi mesi si sta conducendo una battaglia politica e non solo tesa a scongiurare la diminuzione dell'impegno della compagnia irlandese Ryanair, di fatto quasi l'unica, ad operare costantemente sullo scalo di Birgi. Il contratto di marketing sottoscritto con l'«Ams», società che si occupa del marketing di Ryanair, con Camera di Commercio e per conto dei Comuni non è stato ancora onorato per le difficoltà degli Enti locali di approvare il bilanci e mancano all'appello ancora due milioni di euro. Proprio in questi giorni



PALERMO, PASSEGGIERI IN CRESCITA DEL 5,5 %

si è tenuta una riunione alla Camera di Commercio presente il prefetto Leopoldo Falco, il presidente di Airstar (la società che gestisce lo scalo di Birgi), Salvatore Castiglione e rappresentanti dei Comuni, per cercare di fare il punto e sollecitare i Comuni ad onorare l'impegno assunto mentre anche la politica tenta di tenere aperta la questione (con un Consiglio comunale straordinario a Trapani) in attesa,

il 3 novembre, dell'assemblea dei soci di Airstar che dovrebbe portare ad una ricapitalizzazione da 7 milioni di euro. Infine, e sarà forse il punto di partenza, la possibile privatizzazione dello scalo con la vendita delle quote acquisite dalla Regione così come annunciato dal presidente Rosario Crocetta - potrebbe portare all'apertura di una nuova fase per il «Vincenzo Florio».

REGGIO CALABRIA, DALL'ENAC RASSICURAZIONI SUL FUTURO E A DICEMBRE POSSIBILE IL SÌ ALLA CONCESSIONE TRENTENNALE ALLA SOGAS

«Le criticità e gli ostacoli che hanno frenato lo sviluppo del nostro scalo saranno a breve superate, pertanto, siamo un po' più ottimisti in quanto riteniamo di poter raggiungere quei traguardi tanto ambiti che finalmente consentiranno il rilancio del nostro aeroporto». È quanto si legge in una nota diffusa dalla Sogas, la società che gestisce l'Aeroporto dello Stretto, a Reggio Calabria, dopo l'incontro svoltosi nella sede della direzione centrale dell'Ente nazionale per l'aviazione civile e al quale hanno preso parte i funzionari responsabili dell'Enac guidati dal direttore generale Alessio Quaranta, il presidente della Sogas Carlo Alberto Porcino, il management e i tecnici della società, il socio Provincia di Reggio Calabria, rappresentata dal presidente Giuseppe Raffa, il socio Comune di

Reggio Calabria, rappresentata dall'assessore ai Trasporti Luigi Fedele, i deputati Nino Foti e Vincenzo Garofalo componente della commissione Trasporti della Camera. «Come concordato con le organizzazioni sindacali e con l'assemblea dei soci - prosegue la nota - abbiamo portato all'attenzione dell'Enac due temi che riteniamo fondamentali per il rilancio del nostro aeroporto: quello relativo al superamento delle cosiddette limitazioni tecnico-operative (vincoli peraltro già mitigati da altri provvedimenti che l'Enac aveva assunto in precedenza) e quello relativo alla proposta di concessione trentennale. Due interventi strutturali che aprirebbero nuove prospettive per il nostro scalo e darebbero stabilità al futuro societario. A tal proposito - si legge ancora nel comunicato -

abbiamo riscontrato grande disponibilità da parte del direttore generale Quaranta, che ha apprezzato lo sforzo del management e dei soci, impegnati a dare stabilità economica e finanziaria alla società, e ha manifestato la propria volontà di portare nel prossimo Consiglio di amministrazione dell'Enac, previsto per dicembre, la proposta di concessione trentennale previo il rispetto degli impegni, da parte della compagine societaria Sogas, relativi alla realizzazione dell'aerostazione, che rientra peraltro nel piano industriale e di stabilità finanziaria a suo tempo presentato dalla società, e alla garanzia di stabilità finanziaria attraverso la ricapitalizzazione da parte dei soci. Lo stesso direttore generale Quaranta inoltre, ha dato disposizioni agli uffici competenti, affinché si rendano disponibili ad

affiancare la stessa Sogas per il raggiungimento di questi obiettivi. Siamo molto soddisfatti in merito all'esito dell'incontro - conclude la nota - e crediamo di aver fornito una risposta convincente anche a quelle che erano state le richieste dei sindacati in merito ad una necessaria stabilità economica e gestionale. Con l'auspicata concessione trentennale, infatti, raddoppieranno gli introiti previsti per ogni passeggero con un'importante ricaduta in termini economici che potrebbe consentire di superare l'attuale perdita strutturale. L'abbattimento delle limitazioni invece renderà maggiormente attrattivo il nostro scalo sia a un eventuale socio privato che a nuove compagnie aeree con nuove rotte e nuove destinazioni per i nostri passeggeri».

[AEROPORTI]

MONDO
trasporti

Gli aeroporti italiani rivestono un ruolo fondamentale per la ripresa economica del Paese, ma vanno individuate le soluzioni su una serie di questioni normative ancora aperte, che frenano lo sviluppo del sistema aeroportuale.

È questa la sollecitazione che Acì Europe, l'associazione europea dei gestori aeroportuali, ha rivolto al ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Maurizio Lupi, nel corso di un incontro che si è svolto nei giorni scorsi. Obiettivo della riunione, si legge in una nota, quello di discutere l'agenda della presidenza italiana dell'Unione Europea con riferimento al settore del trasporto aereo, al fine anche di affrontare una serie di tematiche funzionali allo sviluppo degli aeroporti italiani come volano per la ripresa economica del Paese. Acì Europe «ha accolto con soddisfazione gli sforzi profusi dal Governo italiano nel rilanciare l'implementazione del Cielo unico europeo e l'impegno di proseguire i lavori in sede di Consiglio relativi alla revisione delle normative comunitarie in tema di diritti dei passeggeri e di allocazione delle bande orarie negli aeroporti, nonostante la fase di stallo politico relativo alla disputa tra il Regno Unito e la Spagna su Gibilterra». «Il Governo italiano - ha dichiarato Olivier Jankovec, direttore generale di Acì Europe - è impegnato a riformare il Paese per stimolare la crescita economica e non c'è dubbio che gli aeroporti debbano essere messi in condizione di svolgere un ruolo fondamentale in questo disegno. È necessario pertanto definire con urgenza le procedure di approvazione dei diritti aeroportuali per fornire regole certe che consentano agli aeroporti italiani di investire a lungo termine per il proprio sviluppo - a vantaggio ultimo del passeggero e del Paese.

«Un salto di qualità del servizio offerto al passeggero e un ulteriore incremento della connettività passano però - ha aggiunto Jankovec - anche attraverso due ulteriori riforme. In Italia si riscontra la mancanza di misure utili a verificare che i fornitori dei servizi di assistenza a terra garantiscano in modo continuativo gli standard di qualità previsti nei regolamenti di scalo. Infine, bisogna anche eliminare le rimanenti restrizioni di accesso al mercato volte a favorire certe compagnie aeree. L'economia italiana ha solo da guadagnare nel liberalizzare i cieli attraverso la piena applicazione delle cosiddette terza, quarta e quinta libertà, visti i benefici per i passeggeri e le imprese in termini di mobilità».

Del resto il futuro busa già e le nuove frontiere del volo anche nello spazio Ue si aprono ai droni, che rappresentano «una nuova era per il trasporto aereo», che inevitabilmente spinge ad «aprire il mercato aereo all'uso civile dei sistemi aerei a pilotaggio remoto in modo sicuro e sostenibile». Scenari non tanto lontani prefigurati da quanto

Cielo unico europeo impulso nel semestre di presidenza italiana

Regole certe per investimenti a lungo termine



contenuto nella comunicazione, si apprende da una nota del Mit, che la Commissione Europea ha indirizzato al Parlamento europeo e al Consiglio al termine del primo Consiglio europeo dei ministri dei Trasporti, presieduto dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi, che ha affrontato il tema altamente strategico dei sistemi aerei a pilotaggio remoto, i cosiddetti droni.

Quattro i profili principali affrontati dai ministri europei dei Trasporti e il primo «quello che riteniamo più importante e al tempo stesso più delicato, - hanno sottolineato i ministri - è quello legato alla sicurezza e in modo particolare alle possibili interferenze tra tali velivoli e l'intero sistema del trasporto aereo». Inoltre, è stato evidenziato dai ministri europei, «la rilevanza tecnologica e innovativa dei droni è davvero rivoluzionaria».

Terzo profilo è che «l'alto contenuto tecnologico dei droni ha implicazioni importanti per la tutela della privacy, che dovrà al tempo stesso essere attentamente controllata», come sottolineato dalla grande maggioranza dei ministri intervenuti nel dibattito.

Infine, hanno rimarcato ancora i ministri Ue dei Trasporti, «le prospettive di crescita del settore, sia sotto il profilo industriale che commerciale, sono molte buone. Si rende pertanto necessario - hanno sottolineato - mettere in campo, in tempi brevi, un'accurata analisi dei processi produttivi al fine di creare le condizioni per un mercato Ue forte, innovativo e competitivo in questo settore altamente strategico».

Intanto la Iata - International Air Transport Association ha pubblicato la sua prima previsione di

crescita passeggeri a venti anni, nella quale si indica che il traffico aereo raggiungerà nel 2034 i 7,3 miliardi di passeggeri trasportati. La previsione, si legge in uno studio, indica una crescita media annua del 4,1% della domanda di trasporto passeggeri che si tradurrà in più di un raddoppio dei 3,3 miliardi di passeggeri previsti in viaggio quest'anno. Uno dei punti salienti del rapporto di previsione è quello in cui si indica che la Cina supererà gli Stati Uniti come più grande mercato passeggeri del mondo entro il 2030.

Nel 2034, secondo le previsioni della Iata, i voli da e per la Cina e all'interno del Paese trasporteranno circa 1,3 miliardi di passeggeri, 856 milioni di più del 2014, con un tasso di crescita medio annuo del 5,5%. Il traffico da e per gli Usa e al loro interno, invece, è destinato a crescere ad un tasso medio annuo del 3,2%, che porterà a 1,2 miliardi il numero di persone trasportate nel 2034 (559 milioni in più del 2014). «È una prospettiva entusiasmante pensare che nei prossimi 20 anni più del doppio dei passeggeri rispetto ad oggi avranno la possibilità di volare. Il trasporto aereo a questi livelli aiuterà a far crescere le opportunità economiche per milioni di persone: oggi, infatti, il settore supporta 58 milioni di posti di lavoro e 2.400 miliardi di dollari di attività economiche e fra 20 anni ci si aspetta che il trasporto aereo supporti 105 milioni di posti di lavoro e 6mila miliardi di dollari di Pil», ha dichiarato Tony Tyler, direttore generale e ceo di Iata.

«Nell'anno in cui ricorre l'anniversario dei primi 100 anni del trasporto aereo commerciale - aggiunge Tyler - è giusto che venga resa nota la previsione a più lungo raggio mai realizzata sulle tendenze future del trasporto aereo. Dopo un secolo di crescita che ci ha portato da 1 passeggero a 3,3 miliardi di persone trasportate nel 2014, il settore è ora impostato per generare una crescita economica ancora maggiore, occupazione, opportunità culturali e educative. Il primo secolo del trasporto aereo ha visto circa 65 miliardi di passeggeri utilizzare gli aerei. I prossimi 65 miliardi di passeggeri voleranno solo nei prossimi 20 anni» conclude Tyler.

Intanto per quanto concerne il profilo della liberalizzazione, la Commissione europea ha invitato concorrenti e soggetti terzi a presentare osservazioni sugli impegni proposti dall'alleanza Skyteam, formata da Air France/Klm, Alitalia e Delta, sulla loro collaborazione sui passeggeri premium sulla rotta Parigi-New York e su tutti i passeggeri sui voli Amsterdam-New York e Roma-New York per garantire la concorrenza. La Commissione teme che la cooperazione fra le compagnie aeree possa portare all'applicazione di tariffe più elevate. Se concorrenti e soggetti terzi dovessero accettare le proposte avanzate da Skyteam, queste diventerebbero operative e vincolanti.

Perfettamente adatto a soddisfare le esigenze del futuro.

Il nuovo Actros

da 18 a 26 tonnellate per il trasporto di linea.

Comer Sud s.p.a concessionaria ufficiale Mercedes-Benz Veicoli Industriali

Catania. Via Melilli, 10 tel. 0957567611 - Saponara (Me). Via Roma, 6 tel. 095 337750 - Palermo. Via Filippo Pecoraino, 49 tel. 091 393387 - Aragona (AG). C.da San Benedetto, Zona Industriale tel. 0922441830



Mercedes-Benz
Trucks you can trust



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



www.palmeripneumatici.it

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