

Sicilia d'estate

Da Nord a Sud
da Est a Ovest
le principali
marine

RIPOSTO Il porto turistico dell'Etna, approdo anche per mega yacht di passaggio nel Mediterraneo.



PORTOFINO Alloggi con vista sul molo di Portofino: la caratteristica della struttura di Furnari, nel Messinese

Settore ricco su cui puntare: una permanenza di 3,8 giorni genera una spesa media di 8.900 euro



I PRINCIPALI PORTI TURISTICI



Il diportismo non getta l'ancora Tariffe a sorpresa e nodo servizi

Tra porti turistici e approdi censiti nell'Isola oltre 17mila posti barca. «Più regole»

DANIELE DITTA

Il potenziale c'è, eccome. Con i suoi 17.500 posti barca complessivi ed oltre 200 dedicati ai mega yacht, la Sicilia si colloca al quinto posto nella classifica italiana del diportismo. Non mancano le eccellenze, ma non tutti gli approdi garantiscono gli stessi standard. Ed ecco qui l'altra faccia della medaglia: quella delle tariffe a volte poco trasparenti, perché non pubblicate sui siti o non aggiornate; dell'approccio poco professionale degli operatori del settore e dell'assenza di certi servizi essenziali per i diportisti; degli ormeggi in seconda e terza fila per cercare di massimizzare i profitti durante il boom estivo. È un po' quello che accade nelle isole minori, dove a luglio e ad agosto si registra la maggiore concentrazione di turismo nautico proveniente dall'estero. E così trovare un posto barca diventa un'impresa, con l'effetto che l'eccesso di richieste fa schizzare in alto i prezzi. Se poi prendiamo il caso specifico delle Eolie, dove l'unico porto turistico degno di questo nome è quello di Salina, il risultato è che il diportista deve anche fare a meno di certi servizi che reputa necessari.

CACCIÀ
AI VIP

Il maxi yacht del re della moda Giorgio Armani, habitué del mare siciliano. La caccia ai Vip, dai divi del cinema ai volti noti del jet set, è uno degli "sport" estivi preferiti, tra avvistamenti veri, verosimili, impossibili, fantastici. Un tormentone di ogni estate, che ha il proprio epicentro alle Eolie



Eppure stiamo parlando di un turista che andrebbe "coccolato", perché paga e soprattutto "muove" l'economia.

Un recente rapporto sull'economia del mare promosso da Intesa Sanpaolo in collaborazione con Srm (Studi e ricerche Mezzogiorno) stima che un campione di 1.200 barche in transito, per una permanenza media di 3,8 giorni, genera una spesa media giornaliera di 8.900 euro. La nautica da diporto ha pure un ottimo moltiplicatore di occupazione: infatti ogni posto di lavoro nel settore ne produce altri 6,4 nel sistema economico. Mentre un euro speso, ne attiva 4 nell'economia. In Sicilia, per un posto barca tutto l'anno si spende in media circa 3mila euro. Il diportista in transito, con un'imbarcazione ad esempio di dodici metri, per l'ormeggio paga invece mediamente cifre che oscillano da 70 a oltre 150 euro al giorno. Naturalmente se aumentano le dimensioni della barca, salgono anche le tariffe. Che dovrebbero includere servizi essenziali come acqua, luce, docce, rifornimento carburante e cambusa (ovvero la scorta di alimenti e prodotti per la vita in barca). La formula proposta dai vari porti turistici però non sempre è all'in-

clusive. C'è chi fa pagare luce e acqua a parte; chi garantisce solo l'ormeggio (in questo caso è più corretto parlare di approdi anziché di porti).

Nella panoramica porti turistici siciliani - oltre Riposto, Capo d'Orlando e Salina - vanno elencati, tra i tanti, porto Rossi a Catania, il porto di Ortigia a Siracusa, Marina di Villa Igia e la Cala a Palermo, Marina di Portofino a Furnari, Marina del Nettuno a Messina (porto che consente un ingresso diretto in centro città), Marina di Cala del Sole a Licata.

Realtà diverse tra di loro, con un denominatore comune: location da favola. La differenza però la fanno i servizi extra rispetto a quelli minimi: vale a dire un cantiere navale annesso allo scalo per effettuare tutte le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria, la possibilità di usufruire di lavanderia, bar, ristorante, market. Senza dimenticare il personale, che sappia parlare più d'una lingua straniera e sia in grado di fornire indicazioni sulla località in cui sbarcano i turisti.

Se è vero com'è vero che portualità turistica fa rima con crescita economica per le comunità locali e l'intera regione, è altrettanto vero che non si

può prescindere dalla presenza di infrastrutture in grado di rispondere alla domanda dei diportisti. S'è già detto delle sturture di un sistema in cui è preponderante il "fattore stagione", altro aspetto è la disomogeneità. Malgrado una buona offerta di posti barca in termini numerici, l'accoglienza del diportista merita più d'un punto di approdo. Ecco perché Assonautica sta tentando di fare una classificazione dei porti turistici.

L'idea è quella di assegnare agli scali una o più ancore in base alla qualità dei servizi: un po' come il sistema delle stelle per gli hotel. Ciò introdurrebbe anche una sorta di regolamentazione delle tariffe, con fasce di prezzo più aderenti alla reale offerta dei servizi per le imbarcazioni da diporto. Che hanno bisogno di porti sicuri (al riparo dai venti, tanto per dirne una) e funzionanti 365 giorni all'anno. Non tanto per i "locali", ma soprattutto per i diportisti stranieri: sono sempre di più infatti i turisti nautici provenienti dai "Paesi freddi" che arrivano in Sicilia a marzo. La sfida del futuro è rivolta a loro e ai possessori di mega yacht che considerano la nostra Isola una meta privilegiata nel Mediterraneo.

L'intervista

«Meno licenze e più qualità per spingere il settore»

Albanese (Assonautica): «Raddoppiare gli spazi per i mega yacht, investire nelle isole minori»



Alessandro Albanese, presidente di Assonautica Palermo, fa il punto sul diportismo in Sicilia

ca, eccetto quelli per i mega yacht. I 200 che ci sono oggi dovrebbero essere raddoppiati. Per il resto è arrivato il momento di dare maggiore prestigio e sicurezza ai porti esistenti».

Insomma è l'ora d'investire per rinnovare e «non più delle licenze», alle quali - sostiene Albanese - «la Regione dovrebbe porre un freno».

Quello dei piccoli porti, che offrono pochi servizi e non garantiscono adeguata sicurezza, è un altro tema da affrontare. La parola d'ordine è vigilare. «Perché i gestori spesso fanno ormeggiare barche di grosse dimensioni, pur

non avendo l'autorizzazione. Con il rischio, come già accaduto, di fare danno: ad esempio in caso di vento o condizioni meteo avverse».

L'associazione dei diportisti batte il ferro anche sulle tariffe per gli ormeggi delle barche in transito.

Argomento caldo di questi tempi, che indispettisce più d'un navigatore. Dice Albanese: «In certi casi non solo scoraggiato, ma sono un atto di ostilità. Perché in alcuni porti siciliani succede che viene indicata in fase di prenotazione una cifra, poi quando si arriva il posto richiesto non c'è più

“

I gestori che fanno ormeggiare anche barche fuori dimensione creano danni

e la tariffa per trovare una sistemazione improvvisamente si alzano». Per non parlare di chi non accetta prenotazioni. Se poi ci aggiungiamo anche il costo del carburante il quadro è completo.

«Più del doppio rispetto a terra» sottolinea il presidente di Assonautica Palermo, che risponderà le performance dei porti tunisini in auge fino agli episodi di terrorismo: «Al porto di Yasmine ad Hammamet, uno dei più attrezzati, le tariffe per gli ormeggi partono dai 20 euro al giorno e il carburante costa un quarto rispetto all'Italia. Professionalità, trasparenza e competitività devono di-

ventare la normalità se i porti siciliani vogliono continuare ad essere attrattivi nel Mediterraneo».

Basta poco per fare il salto di qualità: «Il porto grande a Lipari risolverebbe tanti problemi - conclude Albanese - auspichiamo infine che s'investa a Pantelleria e Lampedusa, dove oggi non ci sono vere infrastrutture a servizio del diportismo». Uno dei paradossi siciliani: in alcuni dei luoghi simbolo dell'isola delle vacanze è proprio difficile ancora oggi pensare all'altra faccia del turismo, quello che vede i nostri gioielli dal mare.



MARINA DI RAGUSA Pienone di vele nel porto turistico che è anche meta della movida estiva della costa sud



LICATA Suggestiva veduta notturna del porto turistico Cala del Sole, realizzato a Licata



SALINA Il porto dell'isola di Salina. Le Eolie, come le altre isole minori, necessitano di nuovi approdi



PALERMO La marina di Villa Igeia: 350 posti barca per imbarcazioni di lunghezza dai 5 ai 65 metri



domande & risposte

1. QUALI SONO I DOCUMENTI DA TENERE A BORDO?

- a dichiarazione di potenza rilasciata dal costruttore e/o rivenditore e il libretto di uso del motore
- il certificato di omologazione CE e la dichiarazione di conformità rilasciata dal costruttore
- la polizza di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile per danni a terzi per le unità munite di motore
- consigliata (ma non necessaria) la fattura di acquisto, così da dimostrare la proprietà del bene in caso di controlli
- se a bordo c'è un VHF, un membro dell'equipaggio deve avere il certificato di radiotelegrafista (basta richiederlo, non necessita di esame).

2. SINO A QUALE DISTANZA DALLA COSTA POSSONO NAVIGARE I NATANTI CHE NON SONO IMMATRICOLATI PER LA LEGISLAZIONE ITALIANA?

Entro 12 miglia dalla costa. Ovvero il limite delle acque territoriali.

3. QUANDO UNA BARCA (ANCHE NATANTE) PUÒ NAVIGARE SENZA LIMITI DALLA COSTA?

Se la certificazione CE rilasciata dal cantiere è per navigazioni d'altura, ovvero categoria A o B.

4. DA CHE ETÀ SI PUÒ CONDURRE UN NATANTE?

Dall'età di sedici anni, a patto che si navighi entro 6 miglia dalla costa. Da 18 anni sino ad un massimo di 12 miglia dalla costa se la barca è correttamente omologata.

5. QUALI DOTAZIONI DI SICUREZZA SONO NECESSARIE?

Le dotazioni di sicurezza, entro 6 o 12 miglia, sono in relazione alla navigazione che si sta effettuando per quanto riguarda la distanza dalla costa e non in funzione dell'omologazione CE dello scafo.

6. QUALI SONO LE DOTAZIONI DI SICUREZZA OBBLIGATORIE ENTRO 6 MIGLIA?

- una cintura di salvataggio per il numero di persone a bordo
- un salvagente anulare o a ferro di cavallo munito di una cima lunga almeno 30 metri arancione e galleggianti
- una pompa di sentina o sassola
- un estintore in funzione della potenza del motore
- due boette fumogene
- una boetta luminosa
- due fuochi a mano a luce rossa
- fanali regolamentari, anche se fino a 12 miglia si può usare una sola luce bianca visibile per 360°
- apparecchio di segnalazione sonora
- due razzi a paracadute a luce rossa

7. IL NATANTE DEVE ESPORRE LA BANDIERA NAZIONALE?

No, perché non può in teoria navigare oltre le 12 miglia e per la legislazione italiana un natante non è obbligato ad esporre la bandiera nazionale.

LA MANUTENZIONE. I COSTI

Farsi una barca non è per forza "roba da ricchi"

Il paradosso. Gran parte del budget è destinato a quando non si naviga: il rimessaggio ha costi fissi abbastanza elevati

Nell'immaginario collettivo avere una barca è sempre stato appannaggio delle classi più abbienti, ma in realtà dipende molto dalla tipologia di barca che si sceglie. Certo, la spesa di manutenzione di un'imbarcazione è sempre alta (e più grande è la barca maggiore è la spesa) perché gli interventi annuali da fare sono molti: dalla vernice anti-vegetativa fino al rimessaggio del motore che deve essere fatto stagionalmente. Ma vediamo nel dettaglio quanto può costare mantenere la barca.

Medio-piccola

Una barca entro i 5 metri di lunghezza è abbastanza semplice da gestire, e non sarà necessaria per forza una marina per ormeggiarla, poiché sono barche carrellabili che possono essere portate in "secca" durante l'inverno ed utilizzate durante la bella stagione ormeggiate anche in un campo boe. Il costo di ormeggio in questo caso può ridursi a pochi euro, ed alcuni paesi rilasciano dei permessi per i residenti.

Una barca entro i 5 metri di lunghezza ha bisogno come tutte le altre della manutenzione classica, olio motore, olio piedi poppiere, anti-vegetativa e se non ci sono particolari problemi la spesa rientrerà nei 300/400 euro annui, compreso l'aggio. Per quanto riguarda il consumo di benzina, o gasolio, a seconda del motore, è indispensabile capire che con una barca si ragiona diversamente che con una macchina, e un "barchino" di 4 metri non è certo adatto alla traversata dell'Atlantico, infatti lo userete per andare a pescare, consumando a seconda delle vostre zone al massimo 30 litri di benzina per una bella giornata.

La spesa dell'assicurazione, che copre il motore e non la barca stessa, ha un costo orientativo di 50 euro. Capite quindi che entro questi limiti possedere una piccola barca non è cosa da ricchi, anzi, è un'al-

i numeri

ORMEGGIO

Le tariffe portuali variano anche di molto. Per i sei mesi "estivi" si paga da un minimo di 1.500 a un massimo di 8.000 euro. La media, tuttavia, si attesta intorno ai 4.500 euro di canone.

ASSICURAZIONE

Per la sola Responsabilità Civile, l'assicurazione obbligatoria per legge, su un valore assicurato di 300mila euro con un motore di 45 cavalli, si va da un minimo di 65 a un massimo di 110 euro l'anno. Anche per una barca a motore, i costi rimangono bassi: in funzione di motorizzazione e valore assicurato è difficile superare i 150 euro l'anno.

RIMESSAGGIO

Gran parte del budget, paradossalmente, destinato a quando non si naviga. Le spese di rimessaggio invernale sono le più cospicue e, anche in questi casi, molto variabili. Per il varo di inizio stagione si spendono da 285 a 550 euro. Tra i 200 e i 400 euro si spendono per la movimentazione della barca dalla sua sede asciutta a quella dove sarà messa in acqua. Spesa che si replica quando si riporta la barca all'asciutto a fine stagione. A questo punto sono anche da considerare i costi per l'occupazione di spazio per il rimessaggio. I costi vanno da cinque a 20 euro al mese per metro quadrato per la sosta all'aperto e da 10 a 35 per quella al chiuso. Il lavaggio carena è abbastanza uniforme come listino, circa 150 euro. Più variabile l'invernaggio motore, ovvero il lavaggio con acqua dolce, che spazia da un minimo di 100 a un massimo di 300 euro per motore.

ternativa valida alle uscite in macchina.

Medio-grande

Una barca di media grandezza, quantificabile dai 9 ai 15 metri circa prevede spese più consistenti poiché non è più carrellabile, e quindi ogni spostamento avviene con un trasporto eccezionale molto costoso. Non solo, su misure di questo genere è bene suddividere le due categorie, barche a vela, e barche a motore.

La barca a vela, con le giuste condizioni meteo, quindi con un po' di vento e con grande calma, potrà viaggiare in modo ecologico e peraltro, senza dover rifornirsi costantemente al porto.

La barca a motore, invece, necessita sempre di grandi quantità di benzina, e di benzina un motore da 300/400 hp ne consuma veramente tanta. Teniamo conto di 80/100 litri ora, che può essere il consumo medio di un motore non troppo recente. È chiaro che spostarsi con barche del genere a velocità costante sostenuta diventa una spesa impegnativa. Ma sappiate che c'è anche molto di più, come viceversa molto meno, parlando di motori diesel, a bassi regimi, a velocità di dislocamento, i consumi si riducono sensibilmente, e si può passare una giornata molto bella senza dar fondo al portafoglio.

Certo, se dovete acquistare una barca dai 10 ai 15 metri, non dovete venire all'idea di fare un pieno al distributore, perché si parla di serbatoi da 450/500 litri. Orientativamente i costi delle darsene o marine italiane variano per un 10 metri dai 2300 euro (energia ed acqua incluse) ai 5000 euro in posti prestigiosi. Alcune persone trovano soluzioni convenienti in associazioni private, come quelle velistiche o di pescatori. Si può risparmiare molto conoscendo bene l'ambiente, ma è da mettere in preventivo che nel periodo iniziale avrete spesso la mano al portafoglio.

La tendenza

Lo scafo a noleggio o condiviso: il mare si democratizza

Si moltiplicano le offerte per evitare il salasso del mantenimento di un'imbarcazione per tutto l'anno

PALERMO. Con la sharing economy lo yachting si "democratizza". Chi una barca non se la può permettere, adesso può dividerla con altre persone: chi invece ne possiede una, può ammortizzare i costi di gestione. Sulle ali del successo di Airbnb con le case piuttosto che di Uber con le auto, negli ultimi anni sul web sono nate diverse piattaforme di condivisione delle barche, il cosiddetto boat sharing. Tra le più gettonate c'è SamBoat, startup francese che mette in connessione i proprietari delle imbarcazioni e i potenziali affittuari. Il noleggio tra privati offre prezzi in media più bassi del 30% e una maggiore flessibilità nelle date rispetto al tradizionale



charter operato da società specializzate. SamBoat - diventata in pochi anni uno dei leader mondiali in questo settore - propone soluzioni per tutte le tasche, a partire da 50 euro al giorno. Dal motoscafo al superyacht, dal noleggio con skipper al "bed&boat". Diverse ricerche dimostrano che le imbarcazioni vengono utilizzate in media 10 giorni all'anno. A fronte di un utilizzo così ridotto, gli esborsi richiesti sono notevoli tra manutenzione e ormeggio. Con MedBoat - altro portale di riferimento nel settore - dotazioni, rifornimento del carburante e della cambusa, manutenzione motore, pulizie non sono più un problema del dipartista. A pensarci sarà lo staff

dell'azienda: basta diventare "socio member" della piattaforma e si avrà il diritto di utilizzare un'imbarcazione (sempre la stessa) per un totale di 90 giorni nell'arco dei dodici mesi. Sostanzialmente una via di mezzo tra multiproprietà e noleggio a lungo termine. Ideale per chi vuole prendere la stessa barca più volte l'anno, anche in periodi ravvicinati. Dopo aver prenotato la barca, il cliente non dovrà fare altro che presentarsi al porto e salpare. Sailsquare è la rappresentazione plastica del boat sharing in senso stretto. I viaggi in barca infatti vengono organizzati direttamente dalla community degli utenti iscritti a que-

“

Dal bed&boat al semplice affitto: opzioni senza confini

sta piattaforma web. Chi vuole navigare da solo o coi propri amici può chiedere un'imbarcazione a noleggio per il periodo che gli occorre. Chi, invece, non ha soldi a sufficienza per trasformare in realtà la sua vacanza in alto mare, può proporre la condivisione dell'avventura e attendere l'adesione di altri compagni di viaggio.

Vivere il mare, attraverso esperienze turistico-culturali, è il piatto forte di Holaboot: l'host (proprietario della barca) propone un'attività, indicando porto di partenza, data, durata e numero di partecipanti, l'amante del mare risponde all'annuncio e prenota la sua vacanza a prezzi contenuti.

Il sopralluogo

Autostrada Falcone rassicura «Arriveremo al capolinea»

GIORGIO LIUZZO

Autostrada, eppur si muove. Quanto dovrà ancora aspettare la provincia di Ragusa per potere contare sul primo chilometro di una infrastruttura che, da queste parti, è sempre mancata? L'interrogativo è tutto da sciogliere alla luce dei reiterati problemi che continuano a verificarsi e della mancata liquidazione di fondi che fino a qualche mese fa sembrava dovere pregiudicare il raggiungimento del traguardo. Adesso, invece, qualcosa sembra essere cambiata. Sebbene i tempi continuano ad essere dilatati. Ma, nonostante tutto, piccoli passi in avanti sono compiuti da tutti i rappresentanti delle istituzioni.

È il senso del sopralluogo nei cantieri autostradali della Sr-Gela, lotti da Rosolini a Modica, effettuato venerdì con l'assessore regionale alle Infrastrutture Marco Falcone. Come annunciato qualche giorno fa dall'on. Nino Minardo, l'assessore Falcone è tornato a distanza di più di una settimana dalla ripresa dei lavori, dopo mesi di stasi e di incertezze. Presente al sopralluogo anche il deputato regionale Orazio Ragusa; insieme all'assessore Falcone, Minardo e Ragusa, hanno incontrato le imprese lo-

L'assessore regionale in visita ai cantieri per verificare sul campo criticità e problemi di differenti tipologia

cali e i sindacati ascoltando le loro richieste e necessità. Falcone ha ancora una volta mostrato disponibilità affinché tutto quello che ruota attorno alla realizzazione di questi lotti sia monitorato e tenuto sotto stretta osservazione.

Sono stati visitati i vari cantieri dove si lavora a ritmo serrato per cercare di recuperare il tempo perduto e consegnare l'opera nei tempi previsti. «Finalmente ci mettiamo alle spalle un anno difficilissimo - commenta l'on. Nino Minardo - e sono contento che c'è l'impegno di tutti per fare in modo che questo lembo di Sicilia, che è la provincia di Ragusa, possa avere in tempi ragionevolmente brevi, l'autostrada. Sarebbe stato inaccettabile che un'opera, attesa da decenni, rischiasse di rimanere tra le incompiute bloccando di fatto lo sviluppo di questa parte della Sicilia orientale».

«Ho percepito grande disponibilità da parte di tutte le componenti con le quali oggi abbiamo dialogato - aggiunge l'on. Orazio Ragusa - Vogliamo con forza arrivare a tagliare il traguardo appiando le divergenze e risolvendo le difficoltà. La strada, è proprio il caso di dirlo, sembra essere quella giusta». Una strada che, però, occorrerà percorrere sino in fondo con l'auspicio che non si verifichino altri gravi contrattempi che potrebbero di nuovo fermare tutto. La collettività iblea resta in attesa speranzosa che qualcosa di reale possa accadere.

TRASPORTI

Giarratana-Ct attiva sino al 31 luglio

GIARRATANA. Il servizio autotrasporti Giarratana, Monterosso, Vizzini, Catania sarà garantito fino al 31 luglio. Lo dice il consigliere comunale Angelo Micieli. «Ringrazio l'on. Giorgio Assenza e l'assessore on. Marco Falcone - sottolinea Micieli - per avere preso a cuore la problematica, che avevo presentato su sollecitazione di alcuni cittadini, inerente il collegamento tra i comuni di Giarratana, Monterosso e Vizzini con Catania. E' stato assicurato che il servizio autotrasporti continuerà fino al 31 luglio per venire incontro alle esigenze degli studenti pendolari che hanno esami per tutto il mese di luglio e per quanti, per motivi di lavoro, debbono recarsi a Catania. L'Etna Trasporti aveva annunciato la sospensione della linea a partire da giorno 14 luglio. Ciò aveva causato le lamentele degli studenti pendolari che hanno esami fini a fine luglio».

SCICLI

Pratiche edilizie online

L'assessore comunale all'Urbanistica comunica che, come anticipato nel corso dell'incontro operativo con i tecnici liberi professionisti, tenutosi il 27 giugno, gli utenti possono inoltrare telematicamente le pratiche di edilizia residenziale accedendo dalla pagina "Servizi Online", del sito istituzionale del Comune di Scicli, alla pagina "Sue - Sportello Unico Edilizia" e che fino al 31 agosto 2018 la consegna potrà essere effettuata anche in formato cartaceo.

Scoglitti, la rete fognaria è in tilt «Stiamo risolvendo il problema»

Moscato fornisce rassicurazioni indicando i tempi del ripristino

DANIELA CITINO

«Stiamo lavorando senza sosta, notte e giorno per normalizzare la situazione», spiega il sindaco di Vittoria, Giovanni Moscato dal cantiere in cui si lavora per riparare ai danni accertati alla condotta fognaria che riguardano una zona ben precisa del piccolo borgo marinaro. Perché se anche è vero e altrettanto risaputo che la rete fognaria è vetusta e "storica" e necessita pertanto di un effettivo e totale ammodernamento, il primo cittadino vittoriese tiene a precisare che "non esiste nessuna crisi idrica a Scoglitti". Ad essere infatti interessata dall'emergenza idrica e fognaria è solo il quadrilatero compreso tra Riviera Lanterna, via Delle Anguille, stradale Lucarelli, via Martiri delle Foibe, Livorno, Venezia, Genova, zona indicata nell'ordinanza sindacale n. 50 che, emanata dal sindaco in data 5 luglio, continuerà ad essere in vigore sino a quando le analisi non forniranno indicazioni certe.

"Ed è proprio perché il monitoraggio delle acque è costante e continuo attraverso le analisi che ci siamo resi conto che occorre intervenire e riparare le perdite riscontrate", aggiunge Moscato fiducioso di potere revocare in tempi ristretti l'ordinanza. "Non prima però - precisa il sindaco vittoriese - di lunedì e martedì prossimo in quanto occorrerà attendere almeno 24/48 ore per avere risposta". Chi invece aspetta di ricevere una risposta "politica" chiedendo l'accesso agli atti all'Asp in merito all'accaduto, è la deputata regionale Cinque Stelle Stefania Campo alla quale la situazione odierna ha fatto venire in mente ciò

che è, di fatto, una criticità diffusa riguardo i depuratori. "A tal proposito proprio un paio di settimane fa in commissione Ambiente all'Asr, alla presenza del commissario straordinario unico per la depurazione Enrico Rolle, è emersa tutta la drammaticità della situazione siciliana con circa una quarantina di comuni responsabili ed oggetto di infrazione comunitaria" spiega la deputata pentastellata che

riferendosi all'impianto di Scoglitti, ne annota i finanziamenti ricevuti dal Cipe. "Nonostante siano stati concessi nell'aprile del 2012 due finanziamenti (e un altro di 872 mila euro per il depuratore di Vittoria) di 2,9 milioni per il completamento della rete fognaria e di ben 5,8 milioni per la realizzazione dell'impianto di depurazione non si è riusciti ancora a districare la matassa burocratico-amministrativa che si è

venuta a creare a causa di una gestione scellerata da parte dei commissari ad acta nominati, negli anni, a livello regionale e nazionale. Ci sono difatti ben due progetti, in un certo qual senso "accavallati": un primo progetto che sembrava funzionale alla realtà della frazione balneare ipparina che è stato revocato dai commissari e, paradossalmente, un secondo, promosso dagli stessi, che invece non prevede

LAVORI. Anche il sindaco Giovanni Moscato ha assistito ai lavori notturni per la riparazione della rete fognaria a Scoglitti.

altro che rilanciare i reflui da Scoglitti al depuratore di Vittoria" precisa Campo in contatto con il gruppo consiliare M5s di Vittoria secondo il quale per l'equivalenza politica tra giunta e governo, le risposte sarebbero dovute già arrivare.

"Andavano sbandierando il fatto che se avesse vinto Musumeci, questa matassa del depuratore sarebbe stata risolta ed invece siamo punto ed a capo, i disagi sono incredibili ed ogni anno si ripete sempre la stessa storia", sottolineano i consiglieri pentastellati tuttavia precisando "che la responsabilità di tutto questo è degli amministratori passati e presenti che non

Depurazione. L'on. Campo: «Impianti collassati e Comuni inadempianti. Serve capire cosa non va»

hanno conoscenza del territorio e che non hanno individuato soluzioni adeguate sull'ubicazione del depuratore stesso". "Certamente - aggiungono - saremmo al paradosso se la futura struttura nascesse dove attualmente c'è l'impianto di pretrattamento dei liquami di fogna nel centro di Scoglitti". A concludere è la deputata regionale Stefania Campo chiedendo all'Arpa in considerazione dell'avvio della stagione balneare un'attenzione straordinaria monitorando a tutela di bagnanti e turisti lo stato di salute dell'intera costa ragusana.



IL DETTAGLIO. Scoglitti già negli anni scorsi è stata bersagliata dai disagi. Soprattutto le piogge torrenziali hanno fatto emergere grandi quantità di liquami suscitando naturalmente le proteste dei residenti. Un problema, dunque, che continua a ripetersi e che nessuno, a quanto pare, è in grado di sanare. Un problema che, ancora una volta, mette in evidenza la necessità di intervenire rispetto a una fase di emergenza destinata a ripetersi durante il periodo estivo se non si adatteranno le opportune cautele e contromisure.



La Sicilia terza dietro a Campania e Calabria. Il coordinatore dell'Ufficio studi, Paolo Zabeo: «Il sommerso nel Mezzogiorno costituisce un vero e proprio ammortizzatore sociale»

Andrea D'Orazio

Una voragine profonda circa 3,5 miliardi di euro, scavata da un esercito di persone sconosciute agli enti previdenziali, occupate senza contratto nelle campagne, nei cantieri, nei capannoni o nelle abitazioni del territorio. È l'ammontare del gettito sottratto all'erario dal lavoro irregolare in Sicilia: il tesoro di imposte e contributi evasi annualmente dagli oltre 312 mila occupati «invisibili» presenti sull'isola, capaci di generare, secondo le stime diffuse ieri dalla Cgia di Mestre, un fatturato superiore ai 6,3 miliardi.

Numeri che appaiono, se possi-

bile, ancor più preoccupanti se confrontati con il Prodotto interno lordo siciliano, rispetto al quale l'economia sommersa dell'occupazione in nero ha un'incidenza pari all'8,1%, nettamente superiore alla media nazionale che si attesta intorno al 5%.

Di peggio, in Italia, riescono a fare solo la Campania, dove il Pil irregolare pesa su quello ufficiale per l'8,8%, e la Calabria, che ha meno lavoratori scomparsi dai radar dell'erario (146 mila) ma un'incidenza del valore aggiunto in nero pari al 9,9% della ricchezza territoriale. In tutto lo Stivale, precisa l'associazione degli artigiani, gli occupati senza contratto e garanzie sono 3,3 milioni, per un fatturato nero annuale di oltre 77 miliardi di euro e un ammanco di quasi 43 miliardi per le casse pubbliche. A rimetterci, sottolinea la Cgia, non è solo il fisco, «ma anche le tantissime attività produttive e dei servizi, le imprese

OCCUPAZIONE. I dati della Cgia: oltre 312 mila dipendenti invisibili al Fisco. Una voragine di 3,5 miliardi di euro



LAVORO NERO, RECORD PER L'ISOLA

In Sicilia l'economia sommersa del lavoro nero ha un'incidenza pari all'8,1% sul Pil, la media nazionale è del 5%

artigianali e quelle commerciali che, spesso, subiscono la concorrenza sleale di questi soggetti». I lavoratori in nero, infatti, «non essendo sottoposti ai contributi previdenziali, a quelli assicurativi e a quelli fiscali consentono alle aziende dove prestano servizio di beneficiare di un costo del lavoro molto inferiore e, conseguentemente, di praticare un prezzo finale del prodotto o del servizio molto contenu-

to». Ma perché nel Sud il fenomeno raggiunge una tale diffusione, alzando l'asticella della media nazionale? Per il coordinatore dell'Ufficio studi, Paolo Zabeo, il sommerso nel Mezzogiorno costituisce «un vero e proprio ammortizzatore sociale; sia chiaro, nessuno vuole giustificare il lavoro nero, legato a doppio filo con forme inaccettabili di caporalato, sfruttamento e mancanza di sicu-

rezza, tuttavia, quando queste forme di irregolarità non sono legate ad attività controllate dalle organizzazioni criminali, costituiscono, in momenti difficili, un paracadute per molti disoccupati o pensionati che altrimenti non saprebbero come conciliare il pranzo con la cena». Soluzioni? Per arginare il problema l'associazione invoca il ritorno dei voucher, «che erano stati concepiti dal legislatore per far emergere i

piccoli lavori in nero». Se in alcuni settori c'è stato un utilizzo del tutto ingiustificato di questo strumento, sottolinea la Cgia, «paradossalmente il problema non è ascrivibile al loro eccessivo ricorso» ma, al contrario, al fatto «di essere stati impiegati pochissimo, in particolar modo nel Meridione, dove la disoccupazione è molto elevata e l'abusivismo e il sommerso hanno dimensioni preoccupanti». (ADC)

AEROPORTI. Per i dirigenti del Centro commerciale naturale i termini fissati dalla manifestazione di interesse sono troppo ravvicinati perché un privato si faccia avanti

Affitto scalo di Comiso, Antica Ibla: una proroga

Soaco ricorda che non si tratta di un bando vero e proprio ma di un primo atto per sondare le eventuali disponibilità

L'ad Giorgio Cappello: «Domani saremo a Catania con il presidente Nello Musumeci che ha convocato i vertici dei sei aeroporti siciliani. Vedremo quali proposte emergeranno da questo confronto».

Francesca Cabibbo
COMISO

«L'aeroporto di Comiso «batte cassa». Soaco non ha più soldi per continuare la gestione ordinaria. In attesa di soluzioni diverse, in attesa che la liquidazione di Intersac permetta di individuare il nuovo socio privato che dovrà immettere i capitali per la gestione dell'aeroporto, Soaco ha pubblicato una manifestazione di interesse per l'affidamento all'esterno della gestione dell'aeroporto. Non si tratta di un bando vero e proprio (che verrebbe emanato in una fase successiva), ma un primo avviso per far sì che si individuino eventuali privati interessati alla gestione dell'aeroporto. Il Centro commerciale naturale Antica Ibla chiede una pro-

roga dell'avviso allo scopo di consentire «alle forze economiche, sociali e politiche del territorio ibleo per pubblicizzare la promozione dell'avviso in modo da far conoscere la struttura e aumentare la possibilità di catturare l'interesse degli investitori».

Il Ccn Antica Ibla ritiene che «sia stata poca la pubblicità, come anche il tempo a disposizione per consentirne la massima partecipazione. Pur trattandosi solo di una avviso di manifestazione di interesse, 16 giorni appena per farlo conoscere e permettere a chiunque di partecipare sembrano davvero pochi». Da qui la richiesta alla Soaco di «prorogare, per un tempo congruo». Contemporaneamente, viene lanciato un appello alle imprese e agli imprenditori, ai politici e ai rappresentanti delle categorie produttive perché si investa nella promozione di questo avviso in modo che sia conosciuto oltre i confini isolani e sia di respiro internazionale. Le forze economiche del nostro territorio devono compren-



Il giorno dell'inaugurazione dell'aeroporto di Comiso

dere che anche il loro futuro dipende in parte dall'aeroporto: investire perché lo scalo comisano cresca porterebbe benefici in ogni settore produttivo di quest'area di Sicilia, dice il centro commerciale naturale Antica Ibla.

L'amministratore delegato Giorgio Cappello risponde: «La manifestazione di interesse è un primo passo, non è vincolante né per Soaco, né per chi dovesse partecipare. Non è detto che segua il bando: se la situazione di Soaco potrà risolversi diversamente il bando non sarà necessario. Nei giorni scorsi il Cda di Soaco ha incontrato il nuovo sindaco di Comiso, Maria Rita Schembari: abbiamo illustrato la difficile situazione attuale e trovato un'attenzione seria. Lunedì saremo a Catania con il presidente Nello Musumeci che ha convocato i vertici dei sei aeroporti siciliani. Vedremo quali proposte emergeranno da questo confronto in particolare modo per il nostro scalo». (FCC)

VACANZE AMARE

B&B messo a soqquadro da cittadino britannico

MODICA

«Arrestato per aver aggredito due poliziotti intervenuti per sedare un focolaio cittadino britannico che, dopo aver contestato alcune negligenze alla proprietaria di un bed & breakfast a Marina di Modica, ha distrutto parte dell'impianto di illuminazione della casa vacanze dove alloggiava con la famiglia frantumando alcuni arredi ed alcune piante facenti parte dell'arredo».

Alla richiesta, avanzata dagli uomini del Commissariato della Polizia di Stato di Modica di fornire un documento di