

L'impatto socio-economico e ambientale sulla Comunità dello Stretto

Bilancio Sociale



CARONTE & TOURIST



s.p.a.

CARONTE & TOURIST



s.p.a.

L'IMPATTO SOCIO-ECONOMICO E AMBIENTALE
SULLA COMUNITÀ DELLO STRETTO



INDICE

<i>Presentazione.....</i>	<i>PAG. 3</i>
<i>Quadro riassuntivo dei principali impatti.....</i>	<i>PAG. 4</i>
CAPITOLO 1	
<i>- Scopo e impostazione del rapporto.....</i>	<i>PAG. 5</i>
CAPITOLO 2	
<i>- L'Area dello Stretto.....</i>	<i>PAG. 8</i>
CAPITOLO 3	
<i>- I porti dello Stretto e l'interconnessione tra le due sponde.....</i>	<i>PAG. 14</i>
CAPITOLO 4	
<i>- Il profilo aziendale di Caronte & Tourist S.p.A.....</i>	<i>PAG. 18</i>
CAPITOLO 5	
<i>- Il dialogo con la comunità dello Stretto.....</i>	<i>PAG. 24</i>
CAPITOLO 6	
<i>- Il contributo all'economia locale.....</i>	<i>PAG. 26</i>
CAPITOLO 7	
<i>- L'impatto sociale.....</i>	<i>PAG. 31</i>
CAPITOLO 8	
<i>- Il contributo alla mobilità sullo Stretto.....</i>	<i>PAG. 35</i>
CAPITOLO 9	
<i>- L'impatto ambientale.....</i>	<i>PAG. 42</i>
CAPITOLO 10	
<i>- Il contributo a favore della cultura e del settore no-profit.....</i>	<i>PAG. 52</i>
CAPITOLO 11	
<i>- Valutazione di sintesi.....</i>	<i>PAG. 54</i>
CAPITOLO 12	
<i>- Nota metodologica e calcolo degli impatti.....</i>	<i>PAG. 57</i>



PRESENTAZIONE

Mezzo secolo di Caronte & Tourist significa mezzo secolo di storia della comunità dello Stretto. Una comunità della cui crescita siamo stati testimoni e – in qualche misura – almeno coprotagonisti, incidendo in maniera significativa sul terreno della creazione di ricchezza per un territorio a cui siamo profondamente e indissolubilmente legati.

La redazione di un “Rapporto di Comunità” serve a trasformare quella che potrebbe apparire come mera presunzione in dato oggettivo. Tradurre i crudi numeri del bilancio contabile in impatto sul territorio dello Stretto (in termini, per esempio, di occupazione, valore aggiunto, contributo al PIL) potrà probabilmente generare una percezione diffusa dell’incidenza del fattore impresa privata su aree non particolarmente avvantaggiate.

Abbiamo da poco presentato un’iniziativa – quella di una Onlus che si occuperà di finanziare investimenti sociali proposti e progettati dai nostri concittadini – che tradurrà in evidenza concreta il nostro solidissimo rapporto con il territorio di riferimento.

Ci piace pensare di avere contribuito in misura determinante all’integrazione di due comunità che lo Stretto unisce e non divide.

I numeri che presentiamo in questo lavoro sembrano darci ragione.

Il nostro vivo apprezzamento all’equipe di *Ad Hoc Communication Advisors* che ha realizzato materialmente il lavoro confermando la reputazione di leader nel settore e al prof. Antonio Chiesi, ordinario di Sociologia e direttore del Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali dell’Università degli Studi di Milano, che collabora da anni con *Ad Hoc* su progetti di responsabilità sociale d’impresa.

Il nostro sentito ringraziamento a tutti i nostri collaboratori, passati e presenti, che hanno apportato un contributo fondamentale ai successi di Caronte & Tourist.

Il nostro commosso ricordo a chi ha gettato le fondamenta e creato le premesse, l’ing. Giuseppe Franza e il dott. Elio Maticena.

Il Presidente

Cav. del Lav. Olga Mondello Franza

Il Vice Presidente

Arch. Gennaro Maticena



TABELLA 1 – QUADRO RIASSUNTIVO DEI PRINCIPALI IMPATTI (2014)

IMPATTO ECONOMICO	
<i>Contributo diretto alla formazione del reddito della Comunità (valore aggiunto prodotto)</i>	62,2 mln euro
<i>Contributo diretto alla formazione del valore aggiunto dell'economia del mare dell'area metropolitana dello Stretto</i>	5,7%
<i>Contributo diretto a fornitori operanti nelle province dello Stretto (€ milioni)</i>	14,6 mln euro
<i>Contributo all'indotto complessivo nell'economia dello Stretto (€ milioni)</i>	129,5 mln euro
<i>Fatturato indotto sull'economia nel suo complesso</i>	440 mln euro
IMPATTO OCCUPAZIONALE	
<i>Numero dipendenti</i>	605
<i>Percentuale contratti a tempo indeterminato</i>	94,4%
<i>Residenti nell'area dello Stretto assunti (Comuni di Villa SG e Messina)</i>	530
<i>Posti di lavoro indotti nell'economia locale</i>	1.272
IMPATTO COMMERCIALE	
<i>Tratte giornaliere sullo Stretto (diurne e notturne su 365 giorni all'anno)</i>	76
<i>% di traffico passeggeri espletato da C&T sul totale dello Stretto</i>	78%
<i>% di transiti pedoni nello Stretto sul totale Caronte</i>	40%
SOSTEGNO ALLA CULTURA E AL SETTORE NO-PROFIT LOCALE	
<i>Erogazioni liberali</i>	128 mila euro



1. SCOPO E IMPOSTAZIONE DEL RAPPORTO

Fin dagli albori dell'industrializzazione è risultato evidente agli operatori coinvolti, agli osservatori esterni, agli industriali, così come ai comuni cittadini e ai loro rappresentanti, che le comunità locali presso cui sorgono le attività economiche rimangono legate nella buona e nella cattiva sorte all'evoluzione del territorio locale. L'attività d'impresa contribuisce al benessere delle famiglie attraverso la distribuzione di salari e stipendi, al sostegno dell'economia locale attraverso l'indotto, ma anche ad alimentare il tessuto sociale e culturale attraverso lo sviluppo e la trasmissione di valori e regole di comportamento specifici.

Talvolta la rovina delle imprese ha portato povertà ed emigrazione alle comunità locali, talvolta ne ha costituito la fortuna, attraendo risorse esterne e inducendo attività collaterali, complementari o in diretta concorrenza, frutto di spirito di emulazione.

Se guardiamo alle modalità di integrazione tra impresa e comunità, possiamo individuare tre tipi ideali:

- il modello "Company Town" (CT),
- il modello dei "distretti industriali" (DI),
- il modello che possiamo definire funzionale (MF).

Il *modello company town* è storicamente il primo a svilupparsi in concomitanza con settori di attività che richiedevano una specifica localizzazione lontano dai centri abitati (attività estrattiva, sfruttamento dell'energia idrica, trasformazione di prodotti in prossimità della loro coltivazione, ecc..). In questo modello lo sviluppo aziendale genera una struttura urbana di servizio (Crawford 1995, Carlson 2003), che si sviluppa in funzione delle esigenze aziendali e che rimane ad essa dipendente. I costi e le opportunità aziendali si riverberano direttamente sulle sorti della comunità circostante. Azienda e comunità sono reciprocamente condizionati da rapporti idiosincratici di monopolio/monopsonio.

Il *modello dei distretti industriali* si basa invece su una simbiosi pluralista, in cui una collettività di operatori economici complementari si coordina grazie a un tessuto locale favorevole, che ne asseconda le esigenze, contemperandole con quelle della comunità di riferimento (Piore e Sabel 1983, Trigilia 1986).

Il *modello funzionale* è il modello emergente, anche se è già stato intuito a metà del secolo scorso (Selznick 1948). Infatti è basato sull'erogazione di beni e servizi indispensabili al funzionamento della comunità di riferimento ed è maggiormente congeniale ai processi di globalizzazione in atto. Per la sua adattabilità è in grado di avvantaggiarsi di questa, al contrario dei primi due, che possono risentire negativamente della globalizzazione.



Tra i modelli di integrazione fra impresa e comunità, Caronte & Tourist rientra a pieno titolo nel “modello funzionale” perché svolge un servizio strategico a favore del territorio.

Nel modello MF l'Azienda è legittimata presso le comunità di riferimento per il fatto che eroga prodotti e/o servizi che assicurano il benessere locale e che sono strategici per lo sviluppo futuro. Casi concreti possono essere sia pubblici sia privati. La comunità locale non dipende totalmente dall'attività dell'impresa, del cui sviluppo si giova non solo per la creazione di valore aggiunto e dell'indotto, ma per l'attività specifica svolta.

Riteniamo che Caronte & Tourist rientri a pieno titolo in questo terzo modello, che rappresenta quindi la chiave di lettura che ci guida nell'analisi del presente rapporto.

Il carattere sempre più globale delle attività economiche e l'attenzione crescente, spesso critica, dei cittadini nei confronti degli effetti economici, sociali e ambientali dell'attività d'impresa, rendono sempre più importante la qualità del rapporto tra impresa e territorio. Questa qualità non è scontata, come poteva essere in passato per i modelli CT e DI. Le implicazioni del rapporto devono essere esplicitate, poiché talvolta gli stakeholders rilevanti non ne sono pienamente coscienti o le danno per scontate, come un atto dovuto, che non necessita di un impegno aziendale costante, in termini di riconoscimento, coinvolgimento, comunicazione e dialogo.

E' noto che, con la crescente globalizzazione, il radicamento locale può essere un vincolo, ma anche un'opportunità di crescita competitiva per l'impresa (Berger 2005). Spetta quindi alle aziende sviluppare rapporti trasparenti, collaborativi e ricchi con la realtà locale, per poter trasformare i vincoli in opportunità.

Caronte & Tourist si è orientata in questa direzione, attivando un dialogo aperto e franco con il territorio e mostrando in modo oggettivo e controllato la ricchezza dei rapporti tra l'impresa e la comunità circostante.

L'analisi sviluppata in queste pagine risponde a questa finalità ed è stata scritta per mostrare agli *stakeholder* tra le due sponde dello Stretto, quali sono le ricadute dirette e indirette dell'attività aziendale sul territorio e quali complessi rapporti legano Caronte & Tourist alla realtà metropolitana dello Stretto.

Collegamenti affidabili e frequenti tra le due sponde contribuiscono a contrastare la debolezza economica delle due aree dello Stretto.

Il rapporto è diviso in 12 brevi capitoli.

Il capitolo 2 illustra in generale gli aspetti rilevanti della Comunità dello Stretto, delineati in un profilo socio – economico e in particolare l'attività legata ai movimenti di uomini e cose che collegano le due facce di una realtà complessiva.



Il capitolo 3 è dedicato alle infrastrutture portuali che rendono possibile la mobilità dello Stretto.

Il quarto capitolo presenta l'Azienda nei suoi tratti istituzionali, l'organizzazione e la *governance* e la sua attività sul mercato dei trasporti marittimi.

Il quinto capitolo illustra i principali aspetti del continuo dialogo tra l'Azienda e gli attori pubblici e privati della Comunità dello Stretto e la consolidata collaborazione quotidiana tra il personale Caronte & Tourist ai vari livelli e le principali funzioni economiche, sociali amministrative e culturali che ne caratterizzano la vita.

I capitoli successivi sono dedicati allo studio puntuale degli impatti economici, sociali, ambientali e culturali di Caronte & Tourist sul territorio di riferimento. L'analisi è fondata sul calcolo di parametri quantitativi o della loro stima, attraverso l'applicazione di consolidati metodi di rendicontazione sociale secondo linee guida nazionali (GBS 2014) e internazionali (GRI-G4), applicate in modo complementare. L'analisi è anche fondata sull'illustrazione discorsiva di processi e attività che esercitano effetti essenzialmente qualitativi e immateriali, quindi non misurabili, ma comunque significativi.

Una sintetica valutazione finale offre conclusioni che si giovano di alcune importanti analisi comparate.



2. L' AREA DELLO STRETTO

Messina e Reggio Calabria hanno a lungo rappresentato due realtà cittadine divise dallo Stretto, caratterizzate da appartenenze regionali diverse, da una morfologia territoriale differente, da un contesto normativo locale reso disomogeneo dalla presenza di due regioni, una a statuto speciale, l'altra a statuto ordinario. Il tessuto economico delle due province è stato a lungo differente e vede tutt'ora forti specificità.

Tuttavia le due province sono accomunate da una storia comune e da molte caratteristiche che ne fanno realtà simili sotto diversi aspetti.

Anzitutto le dimensioni demografiche non sono dissimili, anche se la provincia e il capoluogo di Messina sono più popolati della provincia e del capoluogo di Reggio Calabria. Entrambi i territori presentano un saldo migratorio negativo e una serie di indicatori demografici molto simili, come i tassi di natalità e mortalità, il peso della popolazione anziana sul totale, l'indice di dipendenza strutturale, il tasso di fecondità totale (*tabella 2*).

TABELLA 2 – CARATTERISTICHE DEMOGRAFICHE DI MESSINA E REGGIO CALABRIA (DATI RIFERITI AL 2014).

INDICATORI	MESSINA		REGGIO CALABRIA		AREA METROPOLITANA
	COMUNE	PROVINCIA	COMUNE	PROVINCIA	
Residenti	241.997	648.371	184.937	559.759	1.208.730
Saldo migratorio interno (x.000 ab.)		- 2,4		-5,0	
Popolazione anziana (65+ anni)		21,4		19,8%	
Indice di natalità		7,9		9,0	
Indice di mortalità		10,9		9,7	
Indice di dipendenza strutturale		52,5		52,2	
Tasso fecondità totale (figli per donna)		1,24		1,33	

Legenda: Indice di dipendenza strutturale: il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni). Indice di natalità: nascite nell'anno su 100 abitanti. Indice di mortalità; decessi nell'anno su 100 abitanti. Carico figli per donna: rapporto percentuale tra il numero dei bambini fino a 4 anni ed il numero di donne. Fonte: Istat.

Anche nella sfera economica le due province presentano indicatori simili, che in molti casi rappresentano aspetti di debolezza strutturale: alto tasso di disoccupazione generale e in peggioramento nell'ultimo anno, elevatissimi indici di disoccupazione specifica giovanile,



analoga densità imprenditoriale, mentre la disoccupazione femminile risulta più elevata a Messina (tabella 3).

TABELLA 3 – INDICATORI ECONOMICI DELLE PROVINCE DI MESSINA E REGGIO CALABRIA (2014).

INDICATORI	MESSINA	REGGIO CALABRIA	AREA METROPOLITANA
Densità imprenditoriale*	10,7	11,0	10,9
N. di Unità locali	41.899	31.122	73.021
PIL provinciale in milioni	9.358,7	7.461,0	16.819,7
Occupati	178.000	144.000	222.000
Tasso disoccupazione	22,1	19,2	20,7
Tasso disoccupazione femminile	25,0	20,2	22,8
Andamento disoccupazione rispetto a 2013	+ 5,6	+ 3,3	-
Tasso disoccupazione giovanile (15-29)	49,9	51,6	50,9

Fonte: Istat. Note: * densità imprenditoriale popolazione/n. imprese, da fonte Movimprese Unioncamere-/-.

Nella classifica degli indicatori elaborati ogni anno dal Sole 24 Ore sulla qualità della vita delle province italiane, Messina e Reggio Calabria occupano posizioni molto arretrate (rispettivamente 94 e 106 su 107 province), a causa della debolezza dell'economia locale (scarse esportazioni, elevati tassi di disoccupazione totale e specifica, elevati livelli di insolubilità, basso livello di produzione del valore aggiunto pro-capite) e di un tessuto imprenditoriale numericamente non dissimile dalla media nazionale, ma estremamente gracile e con una distribuzione settoriale a basso valore aggiunto: un'economia prevalentemente terziaria, orientata ai servizi locali.

Si può tuttavia rilevare che il numero delle imprese, comprese quelle artigiane, è in lenta ripresa a partire dal 2012.



TABELLA 4 – INDICATORI DI QUALITÀ DELLA VITA A MESSINA E REGGIO CALABRIA (2014).

Affari e lavoro			
Indicatori	Messina	Reggio Calabria	Italia
Imprese registrate per 100 abitanti	9	8	10,5
Sofferenze su impieghi totali	11	14	1,3
Quota export sul PIL	14	1	25,4
Imprenditorialità giovanile (su 1.000 ab.)	38	45	N.D.
Tenore di vita			
Indicatori	Messina	Reggio Calabria	Italia
Valore aggiunto pro-capite	14.569	13.329	22.139
Patrimonio medio familiare	238.616	196.749	17.705
Importo medio mensile pensioni	903	845	748,6
Spesa consumi mensili per nucleo familiare	1.250	1.368	N.D.
Costo medio abitazione al mq	2.100	1.600	2.162
Popolazione			
Indicatori	Messina	Reggio Calabria	Italia
Densità abitativa al kmq	198	172	241,7
Divorzi e separazioni su 10.000 famiglie	48	37	54
Stranieri residenti su 100 abitanti	4	4	7
Servizi e ambiente			
Indicatori	Messina	Reggio Calabria	Italia
Indice Legambiente	22	24	47
Indice climatico (diff. gradi Tmax - Tmin) - 2012/13	13	14	20,2
Sanità: tasso emigrazione ospedaliera	7	20	9
Posti asili nido su 100 bambini	6	1	N.D.
Indice smaltimento cause civili su 100 sopravvenute + pendenti	24	27	38
Ordine pubblico			
Indicatori	Messina	Reggio Calabria	Italia
Scippi-borseggi per 100.000 abitanti	42	68	N.D.
Rapine per 100.000 abitanti	33	53	N.D.
Furti in casa per 100.000 abitanti	242	187	381
Estorsioni per 100.000 abitanti	13	12	10
Truffe e frodi informatiche per 100.000 abitanti	204	200	182,81
Indice variazione totale delitti denunciati 2008-2012	0	0	N.D.
Tempo libero			
Indicatori	Messina	Reggio Calabria	Italia
Librerie per 100.000 abitanti	7	7	8
Sale cinematografiche per 100.000 abitanti	2	1	3
Ristoranti e bar per 100.000 abitanti	496	471	640
Indice di copertura banda larga	50	38	95
Indice sportività	208	120	542

Fonte: Elaborazioni su Sole 24 Ore, La qualità della vita 2014.



A fronte di numerosi indicatori di debolezza, anche in altre dimensioni della qualità della vita, le province di Messina e di Reggio Calabria godono di alcuni vantaggi comparati rispetto alla media nazionale delle città capoluogo: minore densità abitativa, migliore indice climatico, minore inquinamento, minore produzione di rifiuti urbani, minore incidenza di alcuni reati, un livello medio più elevato delle pensioni.

Nella classifica di Legambiente sull'ecosistema urbano (edizione 2014), Messina è quart'ultima, preceduta da Reggio Calabria al sestultimo posto, soprattutto per la mancanza di infrastrutture adeguate di gestione degli effetti ambientali. Tuttavia entrambe le città, che soffrono di livelli di consumo inferiori alla media nazionale, a causa del più basso reddito pro capite, si giovano di conseguenza di un minore impatto ambientale.

TABELLA 5 – INDICATORI DI QUALITÀ DELL'AMBIENTE A MESSINA E REGGIO CALABRIA (2013).

INDICATORE	MESSINA	REGGIO CALABRIA	MEDIA GRANDI CITTÀ
NO ₂ media annua (µg/mc)	47,1	n. d.	47
O ₃ (ozono) media annua giorni superamento	1	n. d.	33
Consumi idrici domestici (l/ab/g)	137	174	178
Dispersione di rete (%)	52	38	35
Capacità di depurazione (%)	48	90	84
Produzione rifiuti urbani ((kg/ab/anno)	466,5	466,6	574
Raccolta differenziata (% su RU)	4,9	10,5	30
Trasporto pubblico: offerta (km-vettura/ab/anno)	11	23	44
Trasporto pubblico (passeggeri/ab)	n. d.	37	72*
Tasso di motorizzazione auto (auto/100 ab)	59	61	56
Tasso di motorizzazione moto (moto/100 ab)	16	11	15
Isole pedonali (mq/ab)	0,18	0,01	0,68
Piste ciclabili (m-equiv./100 ab)	0,46	0,00	4,23
Verde urbano fruibile (mq/ab)	13,0	104,0	14,2
Consumi elettrici domestici (kWh/ab)	1.166	1.291	1.196
Solare fotovoltaico e termico (kW/1.000 ab)	0,00	0,11	6,82
Incidentalità stradale (n. vittime/10.000 ab.)	0,37	0,71	0,5

Fonte: Legambiente, Ecosistema urbano 21° edizione. Nota: * indice delle città medie.

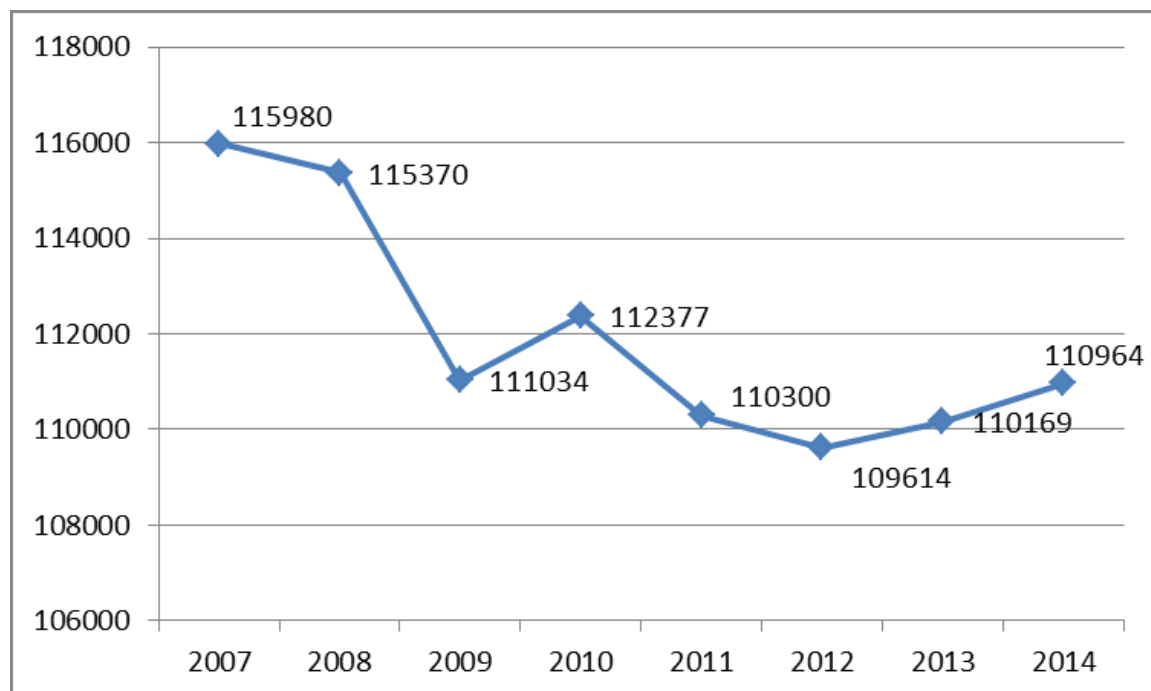
In sostanza, l'Area dello Stretto soffre di forti e storiche debolezze strutturali e infrastrutturali, di



un'economia debole, poco reattiva al ciclo economico (Signorino e Lanzapane 2010), di una polverizzazione degli operatori economici, impegnati in attività poco (nel caso di Messina) o per nulla (nel caso di Reggio Calabria) orientate all'esportazione. Tuttavia anche nell'Area dello Stretto sono emersi recenti segnali di inversione, come evidenzia il saldo positivo di Movimprese (figura 1), che accomuna entrambe le province e che porta ad una crescita complessiva delle imprese attive (anche se l'occupazione complessiva continua ad essere in calo anche nel 2014). Questi segnali deboli possono essere combinati con la volontà ormai condivisa di convergere sulla formazione di interessi comuni, basati su opportunità politiche che nascono a livello nazionale e soprattutto europeo (Gambino e Limosani 2013).

L'attività di cerniera tra i due territori svolta da Caronte & Tourist può contribuire a sostenere i deboli segnali della ripresa, che anche nell'area metropolitana dello Stretto sono emersi a cominciare dal 2014.

FIGURA 1 – ANDAMENTO NUMERO DELLE IMPRESE (COMPRESO ARTIGIANATO) NELL'AREA METROPOLITANA DELLO STRETTO.



Fonte: elaborazioni su dati Movimprese, Unioncamere, vari anni.

IL CONTRIBUTO DELL'ECONOMIA DEL MARE AL BENESSERE DELL'AREA DELLO STRETTO

Unioncamere (2015) definisce "Economia del mare" l'insieme delle attività che riguardano: la filiera ittica, la cantieristica, l'industria delle estrazioni marine, la movimentazione di merci e passeggeri, i servizi di alloggio e ristorazione ubicati nelle località marine, la ricerca, la



regolamentazione e la tutela dell'ambiente marino, le attività sportive e ricreative legate all'ambiente marino.

L'economia del mare è attivata da circa 180.000 imprese, pari al 3% delle imprese che operano in Italia, e ha generato 680.000 posti di lavoro nel 2013, pari al 3,3% del totale nazionale. Il comparto dei trasporti marittimi, di cui Caronte & Tourist fa parte, è caratterizzato da dimensioni aziendali superiori alla media, comprende 11.000 imprese, pari al 6,1% del totale di settore e dà occupazione diretta a 89.600 persone.

Nelle province di Messina e Reggio Calabria (Area dello Stretto) le imprese che appartengono all'economia del mare sono 5.997, pari al 5,4% del totale (tabella 6). Gli occupati del settore sono 24.800, pari all'11,2% dell'occupazione totale dell'Area. Il Valore aggiunto prodotto direttamente dall'Economia del mare è superiore a 1,1 miliardi, pari al 6,6% del prodotto interno lordo dell'Area.

TABELLA 6 – L'ECONOMIA DEL MARE NELL'AREA DELLO STRETTO (2014).

	Messina	Reggio Calabria	Area dello Stretto	% su tot. area
Imprese	3.823	2.174	5.997	5,4
Valore aggiunto (€ milioni)	747,3	360,4	1.107,7	6,6
Occupazione	16.900	7.900	24.800	11,2

Fonte: Unioncamere 2015.



3. I PORTI DELLO STRETTO E L'INTERCONNESSIONE TRA LE DUE SPONDE



Il **porto di Messina** è uno tra i più importanti del Mediterraneo per volume di passeggeri. Con circa 10 milioni di passeggeri trasportati all'anno, è il primo in Italia nel settore. Il porto, situato sulla sponda occidentale dello Stretto di Messina, è costituito da un'ampia insenatura racchiusa dalla tipica penisola naturale a forma di falce, che delimita uno specchio acqueo di circa 750.000 m². Le aree portuali a terra, invece, occupano una superficie complessiva di circa 50 ettari. L'imboccatura, orientata a NW, è larga circa 400 mt. La profondità media dell'intero bacino (a c.a. 100 metri dalla riva) è pari a 40 mt., mentre i fondali in banchina sono ricompresi tra 6,5 mt. e 11 mt. Le banchine, dotate di binari per i collegamenti ferroviari, si estendono per c.a. 1.770 mt. I servizi ferroviari di attraversamento dello Stretto sono assolti dalla Stazione di Messina Marittima, contigua alla Stazione di Messina Centrale. I collegamenti veloci con Reggio Calabria partono dalla banchina Rizzo, adiacente alla Marittima. Il molo Norimberga è invece destinato all'attracco delle navi per Salerno. La nuova banchina Vespri-Colapesce è dedicata al traffico crocieristico (oltre 400mila passeggeri nel 2012).



Gli approdi della **rada San Francesco** a Messina sono localizzati in una posizione urbana leggermente a Nord del porto storico. L'area portuale – attualmente in concessione alla società Caronte&Tourist S.p.A. – si sviluppa su una superficie di 24.800 m² adibita a transito di automezzi, piazzali e biglietterie. Comprende inoltre quattro invasature che si affacciano su uno specchio acqueo di circa 8.000 m². Dalla rada San Francesco, che rappresenta il principale scalo messinese per i traghetti privati, transitano annualmente oltre 2 milioni di automezzi.



L'**approdo di Tremestieri** è localizzato nell'omonima località alla periferia meridionale della città di Messina. L'area portuale, nello specifico, è costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli specchi d'acqua compresi tra il torrente Larderìa a Nord e il torrente Guidara, a Sud. La costruzione di questi attracchi, inaugurati nel 2006, risponde alla



necessità di decongestionare il traffico nel centro urbano di Messina, indirizzandolo fuori dell'abitato e in diretto collegamento con la rete autostradale. Le due invasature attualmente presenti assorbono la gran parte del gommato pesante in transito in questo braccio di mare. Tuttavia è già in corso l'iter procedurale per l'ampliamento dell'approdo, che sarà potenziato di quattro invasature, sette piazzali di sosta, una piattaforma logistica e una nuova diga foranea per la protezione delle banchine. L'obiettivo, a lavori conclusi, è quello di trasferirvi la globalità del traghettamento di materiale gommato da e per la Sicilia.



Il **porto di Reggio Calabria**, sede della Direzione marittima regionale, si apre sulla sponda orientale dello Stretto, è costituito da un bacino artificiale protetto da una lunga banchina posta a ponente, la quale racchiude uno specchio acqueo di circa 100.000m². La bocca di entrata, orientata a NE, è larga 110 mt.; i fondali sono profondi mediamente 7,50 mt.,

mentre le banchine misurano nell'insieme circa 2,5 km. Alla base della banchina di ponente è posta la Stazione Marittima che è funzionale al servizio di traghettamento tramite mezzi veloci. Poco distante si trova la banchina Margottini, utilizzata per l'approdo dei traghetti diretti a Messina. Il moletto di sottoflutto è invece destinato alle imbarcazioni da diporto, ospitando un porticciolo turistico con una capacità di circa 100 posti barca.



Il **porto di Villa San Giovanni**, localizzato nell'omonimo Comune sul versante calabrese dello Stretto, rappresenta l'approdo più vicino alla costa siciliana e per tale motivo, nel tempo, è stato preferito a Reggio come interfaccia principale con lo scalo di Messina, considerando i minori tempi di percorrenza e la maggiore economicità d'esercizio. L'approdo di Villa

San Giovanni è utilizzato per il trasporto di mezzi gommati, passeggeri e carri ferroviari.

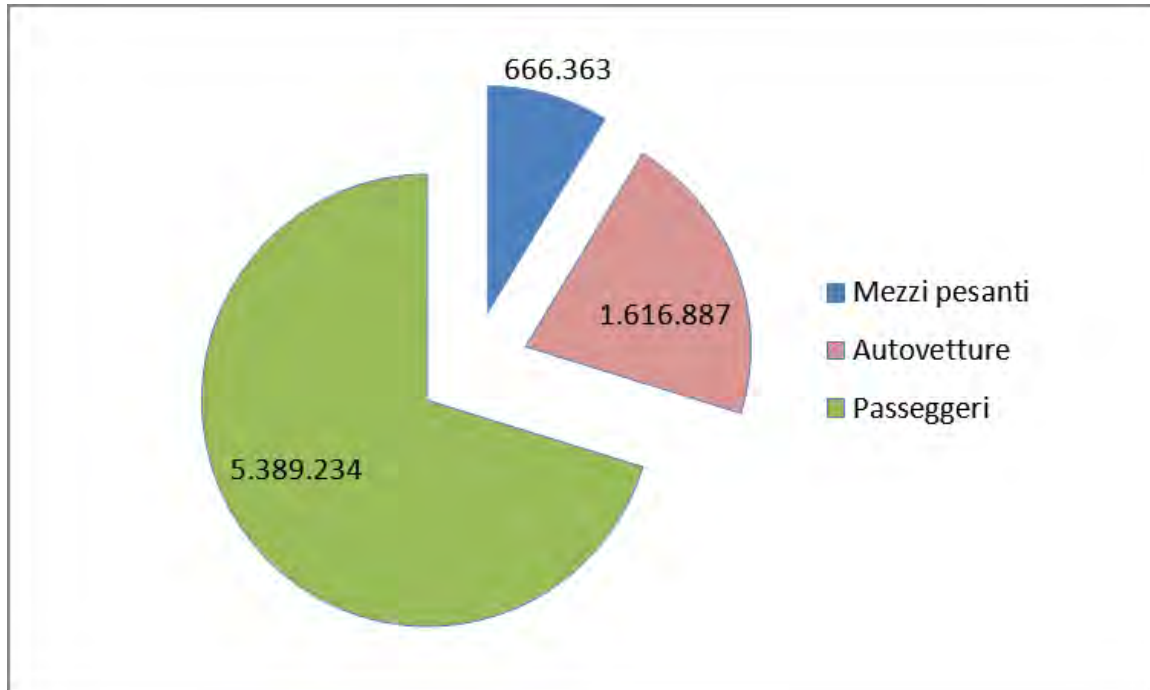
La presenza di diversi scali permette di distribuire il traffico attraverso lo Stretto in modo da ridurre l'impatto del traffico veicolare sulle aree urbane.

Nel complesso, nel 2012 il traffico tra le due sponde dello Stretto ha raggiunto la cifra complessiva di quasi 7,7 milioni di passaggi tra persone e mezzi (figura 2). Si tratta di traffico nazionale di attraversamento dell'Area dello Stretto, e di traffico interno all'area, al servizio del collegamento dei due territori, ai fini di una loro maggiore integrazione. In questa funzione di collegamento, **Caronte & Tourist svolge un ruolo fondamentale, dato che copre**



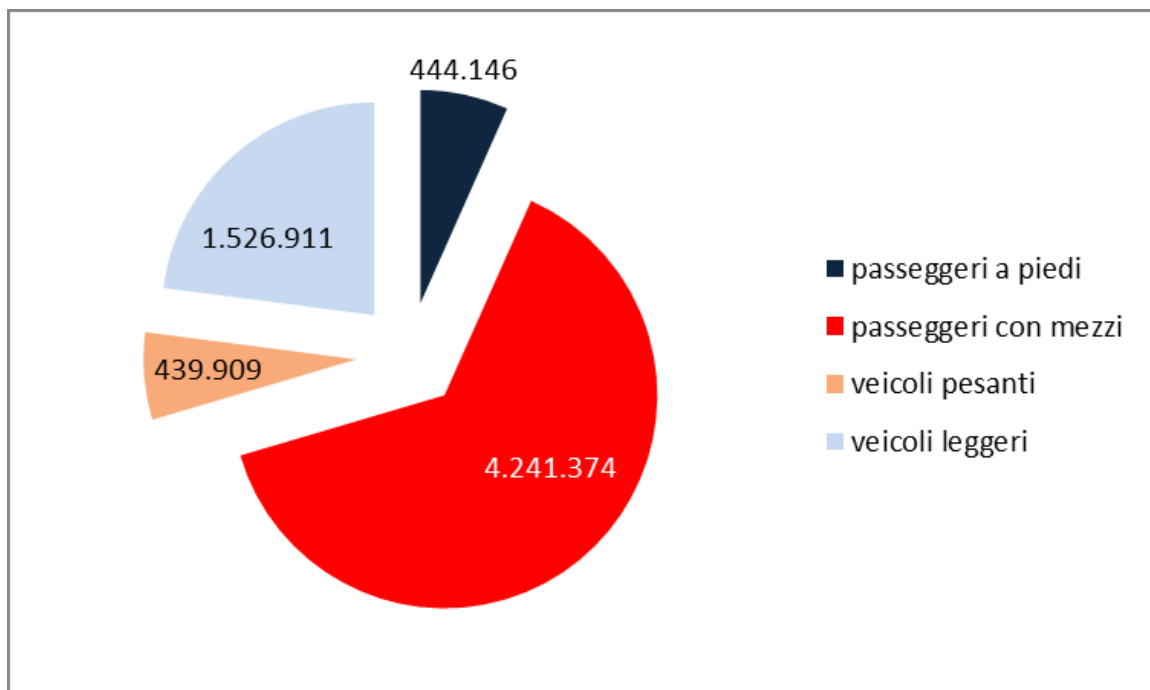
complessivamente il 78% del traffico passeggeri, il 94% del traffico di autovetture e il 66% di traffico pesante (figura 3).

FIGURA 2 – I MOVIMENTI DI PERSONE E MEZZI TRA LE DUE SPONDE DELLO STRETTO NEL 2012.



Fonte: Autorità Portuale Messina

FIGURA 3 – IL CONTRIBUTO DI C&T ALL'INTERCONNESSIONE TRA LE DUE SPONDE DELLO STRETTO 2012.





Il DM 160/2014 ha istituito un Tavolo tecnico presso il Ministero delle Infrastrutture, allo scopo di elaborare collegialmente uno studio di fattibilità per il miglioramento del sistema di collegamento marittimo, ferroviario e stradale nell'Area dello Stretto, come previsto dalla legge di stabilità.

C&T è consapevole di essere un attore centrale nel processo che verrà delineato in questa direzione.



4. IL PROFILO AZIENDALE

Caronte & Tourist S.p.A. è una società di navigazione privata derivante dalla fusione di due storiche società di trasporti marittimi, la calabrese Caronte SpA e la siciliana Tourist Ferry Boat SpA. Il Gruppo, che opera nei settori armatoriale, della cantieristica navale e dei servizi portuali, concentra il suo *core business* nelle attività di traghettamento sullo Stretto di Messina e verso le Isole minori della Sicilia e della Sardegna, in quelle di cabotaggio sulle linee Messina-Salerno e Catania-Napoli.

LA MISSION

La missione di C&T consiste nel fornire servizi nel campo della navigazione perseguendo i più alti standard qualitativi, valorizzando le competenze in iniziative di crescita che si accompagnano al mantenimento di alleanze e partnership strategiche con i principali attori del mercato marittimo, per creare valore per i propri azionisti, soddisfazione dei clienti e crescita professionale dei collaboratori

LE PRINCIPALI TAPPE DELLO SVILUPPO

1965: avvio della sfida armatoriale di Caronte S.p.A facente capo alla famiglia Maticena (di Napoli ma con interessi a Reggio Calabria) e di Tourist Ferry Boat S.p.A di proprietà della famiglia Franza di Messina. Si compie il viaggio inaugurale della nave Marina di Scilla, della società Caronte, che collega i porti di Messina e di Reggio Calabria in alternativa alle Ferrovie dello Stato.

1968: la Tourist Ferry Boat inaugura la nuova tratta Messina-Villa San Giovanni che consente un servizio più rapido ed efficiente data la riduzione della distanza e dei tempi di percorrenza.

1977: nasce Travel Tickets S.r.l. società paritetica per la gestione comune dei servizi di biglietteria.

1993: C&T acquisisce il 50 % della NGI S.p.a., storica società di traghettamento di automezzi e passeggeri nelle tratte Milazzo- Isole Eolie (successivamente estesa alle linee Palermo –Ustica e alle Egadi).

2001: Caronte e Tourist Ferry Boat nell'ambito del progetto "Autostrade del Mare", istituisce il primo servizio di collegamento con nave fra il porto di Messina e quello di Salerno. Nel 2009 nasce la Cartour srl che per il gruppo esercisce l'area di business "cabotaggio".



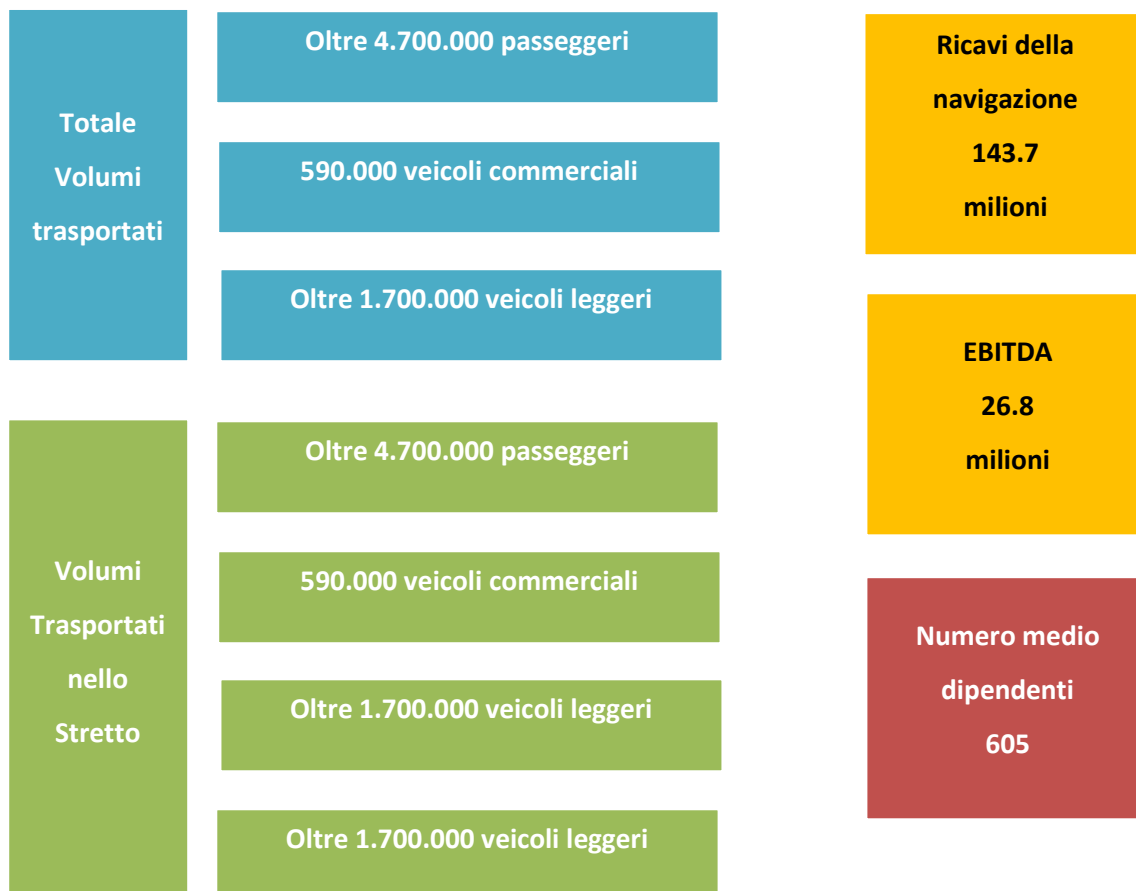
2003: nasce l'attuale Caronte & Tourist S.p.A in seguito al cambio di denominazione di Travel Tickets S.r.l e al conferimento dei rami armatoriali di Caronte S.p.A e Tourist Ferry Boat S.p.A. Viene in questo modo sancita la fusione delle due società.

2015: C&T costituisce la New TTT Lines srl per l'esercizio della tratta Catania-Napoli.

L'IMPEGNO ETICO

Il Codice Etico adottato da C&T in via autonoma a partire dal 2009, costituisce il documento ufficiale in cui vengono fissati i principi etici che C&T rispetta e nei quali si rispecchia e ai quali coerentemente si devono adeguare tutti i soggetti con i quali essa opera. Esso si applica a tutte le società del Gruppo e richiede a tutte le imprese collegate o partecipate e ai principali fornitori una condotta in linea con i principi generale del codice. A tal fine C&T attua appropriati piani di comunicazione interna e di informazione nonché seminari dedicati alla presentazione e descrizione del codice. A tal fine il codice è presente sul sito dell'azienda www.carontetourist.it. C&T, insieme a tutte le società del gruppo, si è poi dotata del Modello di Organizzazione e Gestione previsto dal D. Lgs. 231/01 e ha nominato il relativo Organismo di Vigilanza, al fine di tutelare l'azienda da eventuali comportamenti illeciti posti in essere da suoi rappresentanti.

FIGURA 4 – I NUMERI CHIAVE DEL 2014.





4.1. LA COMPAGINE AZIONARIA E LA COMPOSIZIONE DEL GRUPPO C&T

Il Capitale Sociale di Caronte & Tourist S.p.A pari a 2,35 milioni è detenuto per il 90% dalle famiglie Maticena e Franza tramite rispettivamente le società Caronte S.r.l e Tourist Ferry Boat S.p.A e per il restante 10% da Ferry Investment S.r.l.

Caronte & Tourist è oggi a capo di un gruppo che è il risultato di un processo di aggregazioni e partecipazioni societarie volte al conseguimento di obiettivi di sviluppo.

LA FERRY INVESTMENTS SRL

E' stata costituita, in data 11 luglio 2013, dal Fondo Italiano d'Investimento SGR SpA quale veicolo per la detenzione di un'unica partecipazione rappresentata dalla Caronte & Tourist SpA. Il Fondo Italiano d'Investimento SGR. è una società costituita, su iniziativa del Ministero dell'Economia e delle Finanze, di alcune Banche Sponsor (UniCredit Group, Intesa-Sanpaolo, Banca Monte dei Paschi di Siena e Cassa Depositi e Prestiti) e associazioni di categoria (Confindustria e Associazione Bancaria Italiana), in data 18 marzo 2010, con un capitale sociale di 4 milioni.

LA COMPOSIZIONE DEL GRUPPO C&T

DI MAIO S.R.L. - Con sede a Messina, opera nell'ambito della cantieristica navale e, in particolare, nel settore della carpenteria metallica e fornisce i propri servizi al Gruppo. La Di Maio s.r.l. è controllata al 100% da C&T SpA

CARTOUR S.R.L. - Costituita nel mese di dicembre 2009, con sede a Messina, opera nel settore dei trasporti marittimi con la linea Messina – Salerno. Nell'aprile 2015 Cartour e la compagnia di navigazione TTT Lines hanno costituito una joint venture denominata **NEW TTT LINES S.R.L.** (di cui Cartour è divenuta unica proprietaria dal novembre dello stesso anno) per l'esercizio di una linea di cabotaggio tra i porti di Catania e Napoli che prevede l'utilizzo di due navi. Cartour Srl. è controllata al 100% da C&T SpA .

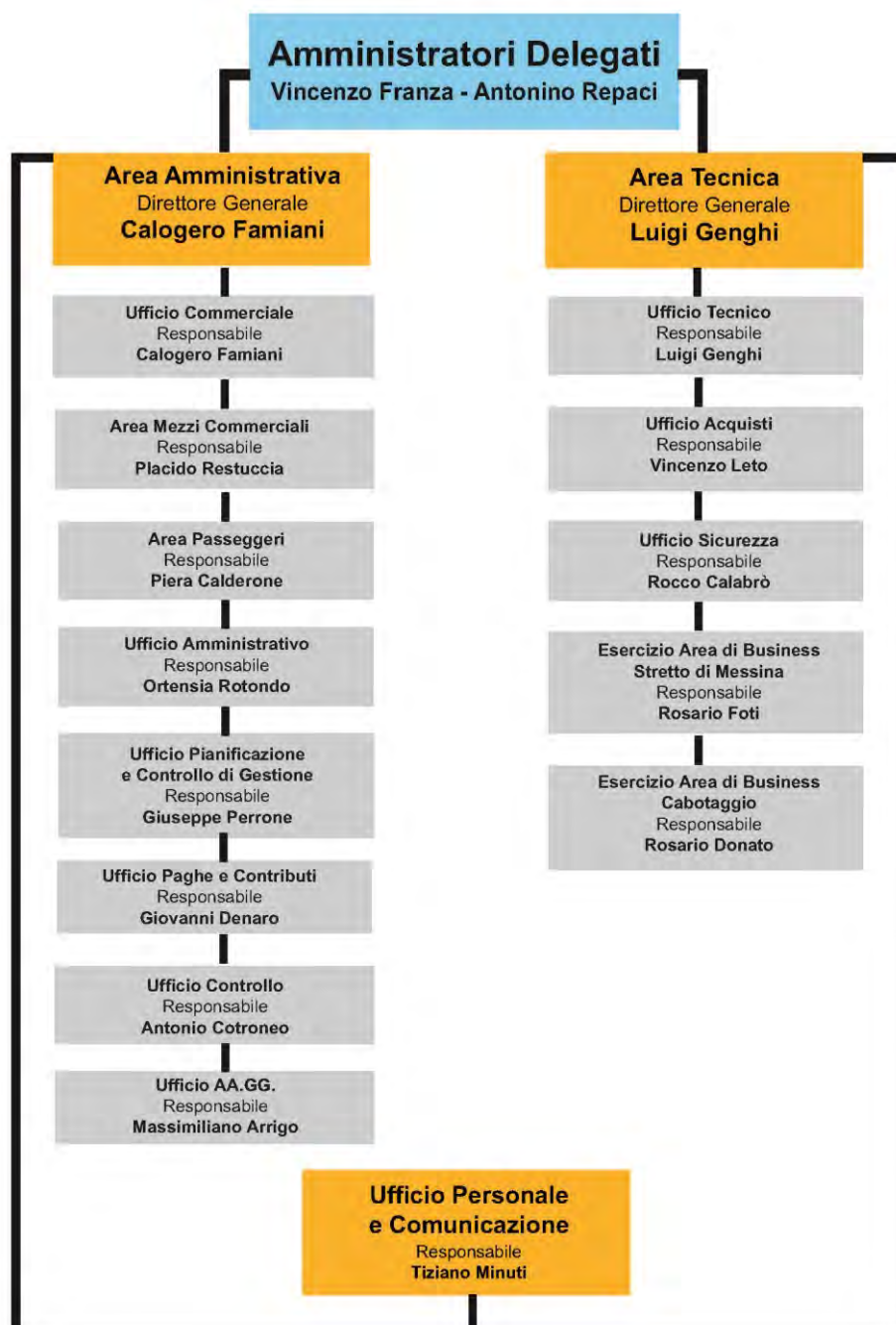
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA S.P.A. - Ha come attività un servizio di traghettamento di automezzi e passeggeri nelle tratte Milazzo- Isole Eolie, Palermo –Ustica. N.G.I è controllata al 50% dalla C&T SpA.

MADDALENA LINES S.R.L. – Costituita nell'aprile 2014, è controllata al 70% da NGI SpA ed effettua la linea che collega l'isola de La Maddalena a Palau.



4.2. LA STRUTTURA MANAGERIALE

Il Consiglio di Amministrazione si compone di 11 membri. Il Presidente è il Cavaliere del Lavoro Olga Mondello, il Vice-Presidente è l'Arch. Gennaro Maticena e i due A.D. sono l'ing. Vincenzo Franza e il dott. Antonino Repaci. Ai due Direttori Generali, rispettivamente per l'area tecnica e per l'area amministrativa, si affianca una prima linea di manager giovani, provenienti da percorsi di carriera interna.





4.3. LE LINEE SERVITE E LA FLOTTA

La linea di collegamento sullo Stretto di Messina presidiata da C&T prevede il trasporto di veicoli leggeri e veicoli commerciali pesanti per il trasporto delle merci.

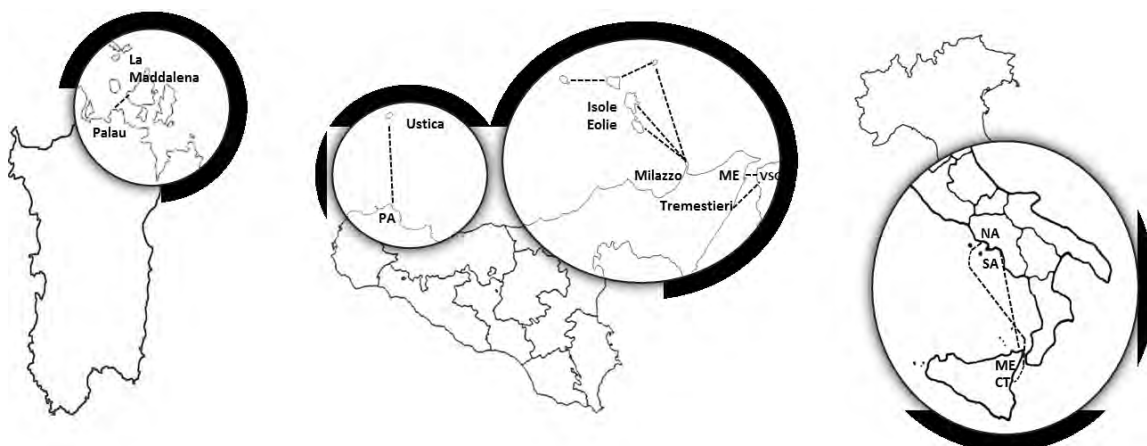
In entrambi i casi il servizio è garantito sull'intero arco delle ventiquattro ore tutti i giorni dell'anno. Il servizio di trasporto di veicoli leggeri prevede una partenza da entrambi i porti ogni 20/40 minuti mentre quello di trasporto di veicoli pesanti partenze ogni 45 minuti.

Nell'ambito dei servizi di cabotaggio C&T opera sulle rotte Messina-Salerno e Catania-Napoli per il trasporto di merci, veicoli e passeggeri con almeno una partenza al giorno da entrambi i porti.

TABELLA 7 – LE LINEE DEL GRUPPO CARONTE & TOURIST.

Linee short shipping			
Veicoli leggeri + veicoli pesanti		Veicoli pesanti	
Messina – Villa S. Giovanni (RC)		Tremestieri (ME) – Villa S. Giovanni (RC)	
Milazzo – Isole Eolie			
Palermo – Ustica			
La Maddalena – Palau			
Cabotaggio			
Veicoli leggeri + veicoli pesanti			
Messina – Salerno		Catania – Napoli (dal 09.04.2015)	

FIGURA 5 – LE ROTTE DELLE NAVI DEL GRUPPO CARONTE & TOURIST.





Le navi-traghetto che costituiscono la flotta di C&T si inseriscono nel settore della navigazione che effettua trasporti Ro-Ro (Roll on/Roll Off) e Ro-Pax (Roll On Passengers).

Con il termine Ro-Ro si indicano le vere e proprie navi traghetto con modalità di carico dei mezzi gommati in modo autonomo e senza l'ausilio di mezzi meccanici esterni. C&T presenta una flotta per le linee dello Stretto di Messina e per le isole minori composta da 11 traghetti bidirezionali.

Per indicare un traghetto che effettua anche servizio passeggeri si usa il termine Ro-Pax. In questo caso la configurazione stessa dei ponti di carico è orientata per un trasporto combinato di mezzi pesanti e per le automobili al seguito dei passeggeri.

C&T dispone di tre navi Ro-ro pax attive sulle linee Salerno-Messina e Catania-Napoli (da aprile 2015).



5. IL DIALOGO CON LA COMUNITÀ DELLO STRETTO

Il modello funzionale di rapporto con la comunità locale è fondato sulle risposte alle esigenze rilevanti del territorio. Nel caso di C&T, l'esigenza fondamentale è quella di unire le due sponde dello Stretto in modo da favorire lo scambio di mezzi, di persone, di idee. Questi scambi da una parte favoriscono il collegamento organico dell'economia siciliana con il continente, dall'altra integrano il territorio metropolitano dello Stretto come è stato delineato nel terzo paragrafo.

Poiché l'equilibrio tra le necessità di collegamento di lungo raggio e le necessità di pendolarismo locale comportano problemi in parte divergenti, l'Azienda è impegnata a sviluppare le soluzioni tecnicamente più adatte ad assicurare il più alto livello di compatibilità tra le due logiche. Nel fare questo, C&T collabora con le Autorità del territorio, che sono preposte alla logistica e al traffico urbano ed extra urbano.

L'IMPEGNO DI C&T VERSO LA COLLETTIVITÀ

Il Codice Etico sancisce il riconoscimento del ruolo sociale dell'attività di C&T:

“C&T contribuisce allo sviluppo sociale coniugando l'obiettivo di efficienza economica con quello di incrementare l'utilità sociale dei servizi erogati. Essa, infatti, non si limita a un modello univoco di progresso, ma s'impegna nel ruolo di “facilitatore” di uno sviluppo e di un benessere generalizzati e di ampio respiro rispetto alla collettività. Su tali basi, l'azienda è in grado sia di rispondere alle esigenze della collettività stessa, sia di contribuire allo sviluppo economico sociale e civile del territorio di riferimento”.

Nella prospettiva del miglioramento continuo della qualità e della sicurezza del servizio, C&T ha sviluppato un dialogo costruttivo con i propri stakeholder.

Questa costante collaborazione è anche indirizzata allo sviluppo di iniziative non immediatamente collegate alla funzionalità operativa dell'Azienda, ma che fanno parte del contributo che l'Azienda offre allo sviluppo di importanti aspetti dell'area metropolitana dello Stretto. In questa direzione va ad esempio il sostegno alle scuole tecniche e ai licei del territorio.

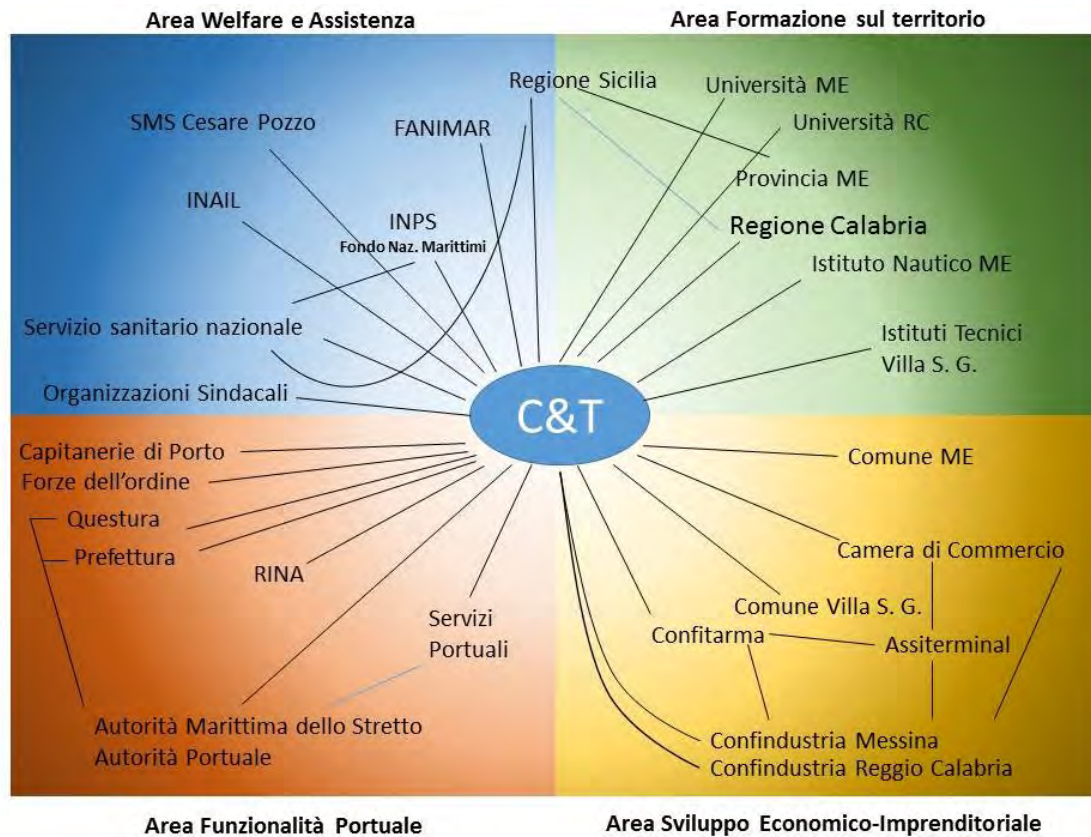
Nel complesso, la pluralità di rapporti intrattenuti da C&T con gli stakeholder locali può essere riassunta nella figura 6 che classifica gli stakeholder in quattro aree di collaborazione:

- l'area welfare e assistenza, che riguarda i rapporti con gli enti previdenziali, con i sindacati, con il servizio sanitario nazionale e con le associazioni di mutuo soccorso;
- l'area della formazione sul territorio, che riguarda le iniziative a supporto degli istituti di formazione locale;



- l'area della funzionalità portuale, che riguarda la regolamentazione delle operazioni di imbarco e di sbarco;
- l'area dello sviluppo economico ed imprenditoriale, che coinvolge le associazioni di categoria e gli enti locali economici.

FIGURA 6 – C&T E I RAPPORTI CON GLI STAKEHOLDER.





6. IL CONTRIBUTO ALL'ECONOMIA LOCALE

Identifichiamo tre principali impatti di C&T sull'economia del territorio dello Stretto di Messina. Ciascuno di questi impatti viene quantificato puntualmente o stimato indirettamente:

- **effetti diretti** generati dall'attività dell'impresa, in specifico il valore aggiunto, che rappresenta la ricchezza che annualmente viene prodotta dall'impresa a beneficio dei principali stakeholder, e i posti di lavoro, che a livello locale contribuiscono a elevare il tasso di occupazione.
- **effetti indiretti** generati dagli acquisti di beni e servizi, che l'Azienda effettua sul territorio e che si propagano lungo la catena di fornitura. I beni e servizi acquistati da C&T necessitano a loro volta di ulteriori input che richiedono lavoro di altre imprese a monte, in un processo a cascata. Le stime sono riferibili a ulteriore valore aggiunto prodotto e a occupazione impiegata.
- **effetti indotti** generati grazie al potere d'acquisto dei lavoratori impiegati in C&T e nelle imprese della filiera di fornitura. Gli stipendi del personale vengono in massima parte spesi e solo in minima parte risparmiati. La spesa generata per il sostentamento delle famiglie genera a sua volta reddito per la produzione di beni e servizi, anche a livello locale, contribuendo pertanto al sostegno dell'economia dello Stretto.

FIGURA 7 – SCHEMA DEGLI IMPATTI



6.1. PRODUZIONE E DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO

Il valore aggiunto determinato in base a una riclassificazione del conto economico consolidato rappresenta la ricchezza prodotta nel corso dell'esercizio dall'attività aziendale a vantaggio della collettività in generale, che se ne giova in base ai criteri di redistribuzione economicamente e socialmente accettati e di fatto praticati.

C&T ha prodotto nel 2014 un valore aggiunto globale lordo di 62,2 milioni. Di questa creazione di ricchezza si sono giovati anzitutto gli stakeholder impegnati direttamente nelle attività aziendali. Infatti al personale dipendente sono stati erogati 29,2 milioni (comprendenti le

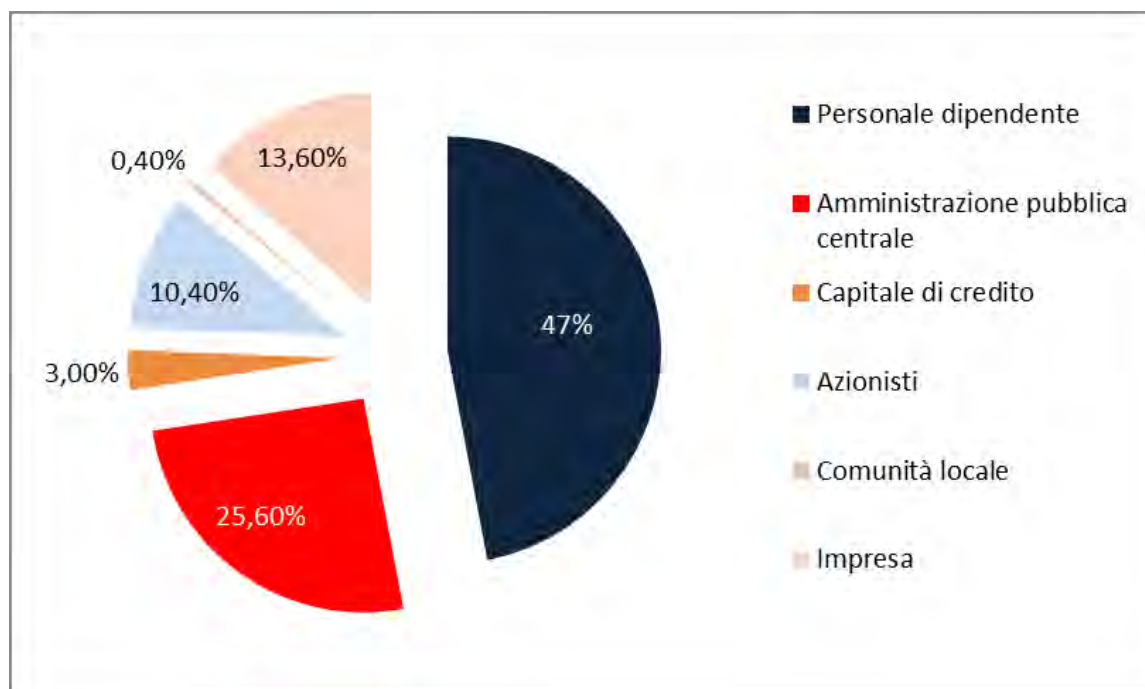


retribuzioni lorde, gli accantonamenti per il TFR e altri costi), pari al 47% del valore aggiunto totale. Nelle buste paga sono entrati 27,6 milioni.

All'Amministrazione Pubblica centrale sono stati versati 15,9 milioni sotto forma di imposte sul reddito e di oneri sociali sulle retribuzioni pari al 25,6% del valore aggiunto.

Non è superfluo sottolineare che le società del gruppo Caronte & Tourist hanno riscosso e versato a titolo di tassa di attraversamento (il c.d. "ecopass") € 1.685.000 al comune di Messina e € 800.000 a quello di Villa San Giovanni per il solo 2014. Per il bilancio di quest'ultimo, com'è evidente, le somme risultano fondamentali. Queste somme (destinate programmaticamente alla manutenzione delle strade, alla tutela del territorio, etc...) sono da considerarsi aggiuntive a quelle indirizzate alla comunità locale come elargizioni e donazioni a sostegno di attività socio-culturali del territorio dello Stretto e imposte e tasse versate alle Amministrazioni pubbliche locali. Il costo del capitale di credito che finanzia le attività aziendali, ha assorbito 1,9 milioni pari al 3,5% del valore aggiunto prodotto.

FIGURA 8 – RIPARTIZIONE DEL VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO TRA GLI STAKEHOLDER (2014).



Con un valore aggiunto globale lordo di 62,2 milioni, C&T ha contribuito a creare nel 2014 il 5,7% della ricchezza generata dall'economia del mare nelle province di Messina e Reggio Calabria, e lo 0,4% della ricchezza generata dal complesso delle attività economiche della comunità dello Stretto.



6.2. IMPATTI INDIRETTI (FORNITORI)

Le necessità di approvvigionamento di C&T possono essere classificate in tre grandi categorie:

- la fornitura di carburante,
- la fornitura di beni e servizi di armamento e di imbarco,
- il nolo delle navi.

Nel 2014 il Gruppo ha pagato fatture a 1.025 fornitori distribuiti su tutto il territorio nazionale per un totale di 69,7 milioni. I fornitori che operano nell'ambito delle province di Messina e di Reggio Calabria sono 432 per un fatturato di 14,6 milioni.

Di questi, 307 sono fornitori che hanno la loro sede nei comuni di Messina e di Villa S.G. ai quali nel 2014 è stato destinato un fatturato pari a 11,1 milioni.

Il peso dei fornitori locali (comuni di Messina e Villa S.G) sul totale rappresenta quindi il 15,9%. Ciò significa che C&T mantiene a livello territoriale una parte non trascurabile dei propri costi, a favore dell'economia locale.

Pagando ai fornitori 69,7 milioni, di cui il 16% a quelli operanti nel territorio dello Stretto, C&T ha sostenuto direttamente l'economia locale immettendo nel sistema economico locale 14,5 milioni a livello delle due province e 11,6 milioni a livello dei comuni di Messina e Villa S. G. nel 2014.



**Fig. 9 - L'indotto di C&T nel territorio dello Stretto:
una rete di settori, imprese, individui, di progettualità e di competenze**



■ Esclusiva o prevalenza di operatori dello Stretto



6.3. IMPATTI INDOTTI

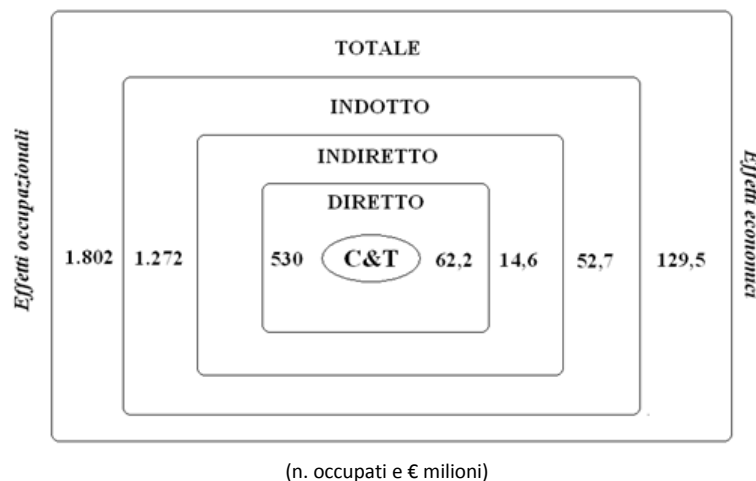
Per il calcolo degli effetti economici indotti dall'attività di C&T viene applicato il moltiplicatore specifico delle imprese di trasporti marittimi elaborato da Unioncamere, pari a 2,9 volte il valore della produzione aziendale. Pertanto il fatturato indotto da C&T sulle attività a monte viene stimato per il 2014 in 439,6 milioni . Oltre a questo importante effetto, deve essere considerata la propensione al consumo delle famiglie generata dai salari e dagli stipendi erogati dall'Azienda. Questo valore può essere stimato applicando la propensione al consumo calcolata più di recente da Banca d'Italia (Bartiloro e Rampazzi 2013) a livello nazionale e riferita al 2011, pari all'88,1%. Se consideriamo che il monte degli stipendi netti pagato a dipendenti residenti nei comuni dello Stretto è pari a 11,8 milioni, possiamo sostenere che ulteriori 10,4 milioni spesi dalle famiglie del personale residenti nei comuni di Messina e di Villa S.G. contribuiscono al sostegno della domanda di consumo, a favore delle attività economiche in generale.

Attraverso l'attivazione della catena di fornitura, il lavoro di C&T produce un giro di affari di 439,6 milioni nell'economia nel complesso e di 129,5 milioni specificamente a vantaggio dell'economia dello Stretto.

6.4. GLI EFFETTI NAZIONALI: CONTRIBUTO ALLA FISCALITÀ GENERALE.

Oltre agli effetti locali sopra delineati, l'attività di C&T esercita un effetto che contribuisce al sostegno economico alla comunità nazionale, rappresentato dal contributo alla fiscalità generale. Nel 2014 l'Azienda ha pagato tasse e imposte alla comunità nazionale per un totale di 15,9 milioni fra imposte sul reddito e oneri sociali.

FIGURA 10 – RIEPILOGO DEI CONTRIBUTI ECONOMICI DI C&T ALL'ECONOMIA DELLO STRETTO NEL 2014.



Nota: Gli impatti economici sono calcolati sulle due province, gli impatti occupazionali sono calcolati sui comuni di Messina e Villa San Giovanni.



7. L'IMPATTO SOCIALE

Per impatti sociali si intendono una serie di conseguenze dell'attività aziendale sul territorio, che riguardano la creazione di posti di lavoro a livello locale, sia direttamente, con le assunzioni, sia indirettamente attraverso i processi indotti di cui si è detto nel precedente capitolo. Si tiene inoltre conto della qualità dei posti di lavoro generati direttamente, con riferimento alla stabilità dell'impiego, alla qualità e sicurezza dell'ambiente di lavoro e all'impegno aziendale nel welfare integrativo, a favore dei propri dipendenti e del settore marittimo in generale.

Il concetto di impatto sociale comprende inoltre il contributo che la presenza di ogni azienda fornisce alla formazione e valorizzazione del cosiddetto capitale umano attraverso la condivisione dei valori aziendali e delle tecniche e il perseguimento dell'innovazione di settore nonché il contributo alla formazione dei giovani.

7.1. IL CONTRIBUTO DIRETTO ALL'OCCUPAZIONE LOCALE

Nel corso del 2014 il Gruppo C&T ha impiegato mediamente 605 dipendenti dei quali 530 residenti nella Comunità dello Stretto (421 nel comune di Messina e 109 nel comune di Villa S.G.).

Il 72% del personale dipendente appartiene alla categoria dei marittimi (imbarcati o in attesa di imbarco) e il restante 28% fa parte del personale amministrativo dislocato negli uffici operativi, nelle biglietterie e nei piazzali d'imbarco.

Il personale di C&T presenta un'età media intorno ai 49 anni e un'anzianità di servizio relativamente elevata, intorno ai 27 anni.

Il contributo occupazionale complessivo di C&T è di 605 posti di lavoro. Nell'ambito dei Comuni di Messina e Villa San Giovanni i posti di lavoro sono 530. Sommando l'indotto locale, il contributo complessivo all'occupazione del territorio è di 1.802 posti di lavoro a tempo pieno, pari all'1,5% dell'occupazione totale dell'area.

7.2. IL CONTRIBUTO ALLA STABILITÀ DEI POSTI DI LAVORO, ALLA CONTINUITÀ DELL'IMPIEGO E ALLA QUALITÀ E SICUREZZA DEL LAVORO

Nelle politiche del lavoro C&T privilegia da sempre rapporti di lavoro stabile e contratti a tempo indeterminato. Il 94,4% dei contratti del personale dipendente residente nelle due province dello Stretto è a tempo indeterminato. C&T investe costantemente risorse e competenze per



assicurare i massimi livelli di sicurezza sulle navi e garantire la salute dei lavoratori, ben oltre quanto previsto dalla legge.

C&T presenta una casistica di infortuni particolarmente bassa, favorita fra l'altro dal fatto che il personale imbarcato sulle navi dello Stretto, stacca dal servizio ogni otto ore e, a differenza di quanto avviene su altre rotte, non dorme né consuma pasti sulla nave e quindi non è sottoposto allo stress derivante da lunghi periodi di imbarco.

7.3. IL CONTRIBUTO INDIRETTO ALL'OCCUPAZIONE LOCALE

Nel corso del 2014 C&T ha sostenuto costi per i fornitori pari a 69,7 milioni. Queste risorse hanno sostenuto l'occupazione delle imprese fornitrici moltiplicando l'effetto occupazionale indotto dall'azienda. Il contributo indiretto all'occupazione locale viene stimato applicando al numero dei dipendenti direttamente assunti da C&T nel territorio dello Stretto, pari a 530 persone, il coefficiente moltiplicatore 2,4 calcolato dal Censis¹¹ per gli impatti occupazionali sulla catena di fornitura. L'applicazione di questi parametri produce un effetto occupazionale di ulteriori 1.272 posti di lavoro circa nell'area dei comuni di Messina e Villa San Giovanni.

Il lavoro indotto dall'attività di C&T sulla catena di fornitura dell'economia dello Stretto genera un'occupazione ulteriore di 1.272 posti di lavoro

7.4. VALORIZZAZIONE DEL CAPITALE UMANO

L'Azienda è consapevole che, una volta espletati gli obblighi di legge in materia di prevenzione degli incidenti in mare, la qualità e la sicurezza dei servizi offerti dipende essenzialmente dalla professionalità del personale e per questo dedica particolare attenzione e risorse alla formazione a tutti i livelli.

Gli ambiti della formazione del personale riguardano l'acquisizione e l'aggiornamento delle competenze professionali richieste, l'addestramento alla sicurezza del lavoratore e dei passeggeri, la prevenzione degli atti di terrorismo e i controlli anti droga.

La presenza sul territorio di C&T da quasi cinquant'anni ha contribuito alla valorizzazione del capitale umano anche attraverso l'impulso allo sviluppo di competenze che in molti casi si sono evolute nel corso del tempo in iniziative imprenditoriali di successo. Fra gli attuali fornitori di C&T sul territorio si possono individuare casi di ex dipendenti che hanno avviato imprese in

¹¹ Censis 2011 – IV Rapporto sull'economia del mare



attività sinergiche a quella di C&T ed esempi di imprese commerciali e artigianali che vedono nella presenza di C&T sul territorio una delle principali fonti della loro attività.

7.5. L'IMPEGNO DI C&T PER LA CRESCITA DEL CAPITALE UMANO

La creazione – nell'ormai lontano 2008 – di una funzione organizzativa dedicata alla gestione e all'amministrazione delle risorse umane ha enfatizzato l'attenzione del gruppo C&T sulle tematiche correlate alla crescita personale/professionale dell'ampia platea dei dipendenti, marittimi e non. In quest'ambito, grande rilievo è stato ovviamente attribuito alle partite della formazione permanente anche su temi e argomenti integrativi di quella obbligatoria.

Per tutti due esempi degli anni passati:

- il progetto “Sulla rotta della sicurezza”, cofinanziato con Fondimpresa, che su temi complementari a quelli della sicurezza previsti dalle normative nazionali e sovranazionali per bordi e terra (dalla comunicazione, agli approcci psicologici e motivazionali) ha impegnato oltre 500 lavoratori per più di quattro mesi di formazione complessiva;
- il progetto “Commitment & Empowerment”, che ha tra l'altro previsto un corso bilaterale di alfabetizzazione sindacale dedicato alle Rappresentanze Sindacali Aziendali e agli junior HR dell'azienda.

La Formazione, dunque, è una costante mirata al miglioramento dei processi e del prodotto. E se a terra assume contorni specifici e “sartoriali” che la vedono spaziare dalla *customer satisfaction* (ma anche il *basic english*) per gli addetti a biglietterie e call center, alle specializzazioni per ingegneri addetti alla manutenzione o per i buyers dell'ufficio acquisti, a bordo essa si declina in attività che finalizzano a una migliore erogazione del servizio le capacità e le abilitazioni che obbligatoriamente i marittimi debbono possedere.

Per gli anni a venire si prevede una prosecuzione su questi binari, con possibili orientamenti specifici rispettivamente per i bordi verso la conduzione, gestione e manutenzione di impianti a trazione LNG e per gli ambiti di terra a operatori specializzati della logistica.

C&T collabora con diversi Atenei con accordi che prevedono stages e tirocini formativi, sia curriculari che extracurriculari. In particolare, la collaborazione con il Centro Universitari di Studi sui Trasporti della facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Messina si sostanzia periodicamente in stages extracurriculari di diritto della navigazione; con la LUISS “Guido Carli” di Roma si è appena concluso uno stage di Marketing.



Due stage per ingegneri navali si sono, infine, appena conclusi in accordo con l'Università di Palermo e la Federico II di Napoli.

7.6. IL CONTRIBUTO ALL'INNOVAZIONE DI SETTORE

C&T partecipa al Consorzio di ricerca Sicilia Navtec, coordinato dal CNR, per la promozione di attività di ricerca e sviluppo e alta formazione nel settore dei trasporti navali, commerciali e da diporto. Il consorzio ha anche lo scopo di realizzare un Distretto Tecnologico regionale, finalizzato all'innovazione tecnologica in questo ambito.

Nell'ambito del consorzio, l'Azienda partecipa a uno studio di fattibilità finalizzato alla realizzazione di impianti di propulsione LNG (liquid natural gas), che comportano notevoli vantaggi in termini di consumi e di emissioni.



8. IL CONTRIBUTO ALLA MOBILITÀ SULLO STRETTO

Lo Stretto di Messina è percorso da traffici che si incontrano ortogonalmente e che rispondono a due esigenze diverse:

- l'attraversamento Est-Ovest e viceversa del braccio di mare, allo scopo di unire le due sponde
- l'attraversamento Nord-Sud e viceversa dello Stretto per il traffico marittimo tra il mare Tirreno e il mare Ionio.

Questi due attraversamenti sono effettuati da tipologie di navi molto diverse.

L'attraversamento Est-Ovest è molto frequente, di breve durata e cadenzato ad orari fissi; viene effettuato da natanti specializzati per il trasporto di persone e mezzi di trasporto e predisposti ad operazioni di imbarco e sbarco veloci, direttamente collegate alla rete viaria urbana o metropolitana. L'attraversamento Nord-Sud è meno frequente, non è soggetto ad orari prevedibili, viene percorso da navi oceaniche di stazza elevata, in viaggio per destinazioni lontane, che, quando impegnano i porti locali, si fermano alle banchine per tempi più lunghi e operazioni complesse di carico e scarico.

Le interferenze tra i due flussi possono provocare pericolo di collisione e per questo il traffico sullo Stretto è soggetto a regole precise che impediscono ai traghetti di percorrere rotte lineari.

8.1. I FLUSSI DI TRAFFICO SULLO STRETTO

Il gruppo Caronte & Tourist è impegnato in entrambi i flussi di traffico, in quanto, oltre al traghettiamento, è impegnata anche nel cabotaggio tra le città di Catania, Napoli, Messina e Salerno. Il cabotaggio, oltre a presentare i vantaggi intrinseci delle Autostrade del Mare (minore impatto ambientale rispetto al trasporto terrestre, maggiore sicurezza di viaggio, minore incidentalità indotta, minori occasioni di irregolarità di guida su strada) presenta un vantaggio indiretto anche per il traffico dell'area metropolitana dello Stretto. Infatti, il cabotaggio permette di separare in parte flussi di traffico che presentano esigenze diverse, rispetto al traghettiamento, che altrimenti interferirebbe con questo e contribuirebbe ad appesantire il traffico metropolitano, con conseguenze sull'ambiente, sulla qualità urbana e sui tempi dei servizi. Il trasporto dei mezzi commerciali pesanti mediante grandi navi Ro-Ro, sulle tratte interregionali Messina-Salerno e Catania-Napoli, contribuisce a decongestionare in modo sensibile il traffico dell'area dello Stretto, sottraendolo dai flussi di traghettiamento. Le decine di migliaia di mezzi commerciali spostati dalla strada al mare hanno anche contribuito a rendere più sicuro il transito sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria.



8.2. IL PROFILO DEI CLIENTI

Nel 2014 C&T ha traghettato tra le sponde dello Stretto oltre 4 milioni di passeggeri, confermando quindi di essere l'operatore più importante che assicura l'unità di un'area metropolitana altrimenti divisa. Il volume totale di passaggi è però la combinazione di una clientela molto variegata, che attraversa lo Stretto per svariate ragioni, è proveniente da territori diversi ed è orientata a destinazioni altrettanto diverse. Alcuni flussi di traffico seguono una stagionalità accentuata e interferiscono tra loro perché rispondono a esigenze diverse. Si possono distinguere anzitutto tre tipi generici di clienti che riguardano:

- l'attraversamento con autoveicolo al seguito,
- l'attraversamento a piedi,
- l'attraversamento commerciale con mezzi pesanti.

Le motivazioni dell'attraversamento sono invece dettate dalle esigenze di mobilità metropolitana, di mobilità interregionale e di mobilità di più lungo raggio, a livello nazionale e internazionale. Una terza importante dimensione che caratterizza la clientela è la concentrazione temporale dei passaggi, sulla base dell'andamento orario, settimanale e stagionale.

Questi andamenti dipendono dalle motivazioni, che generano traffici commerciali, con maggiore frequenza nei giorni feriali, traffici turistici, con maggiore frequenza nei fine settimana e nel periodo estivo, traffici di spostamento metropolitano, con maggiore frequenza negli orari diurni.

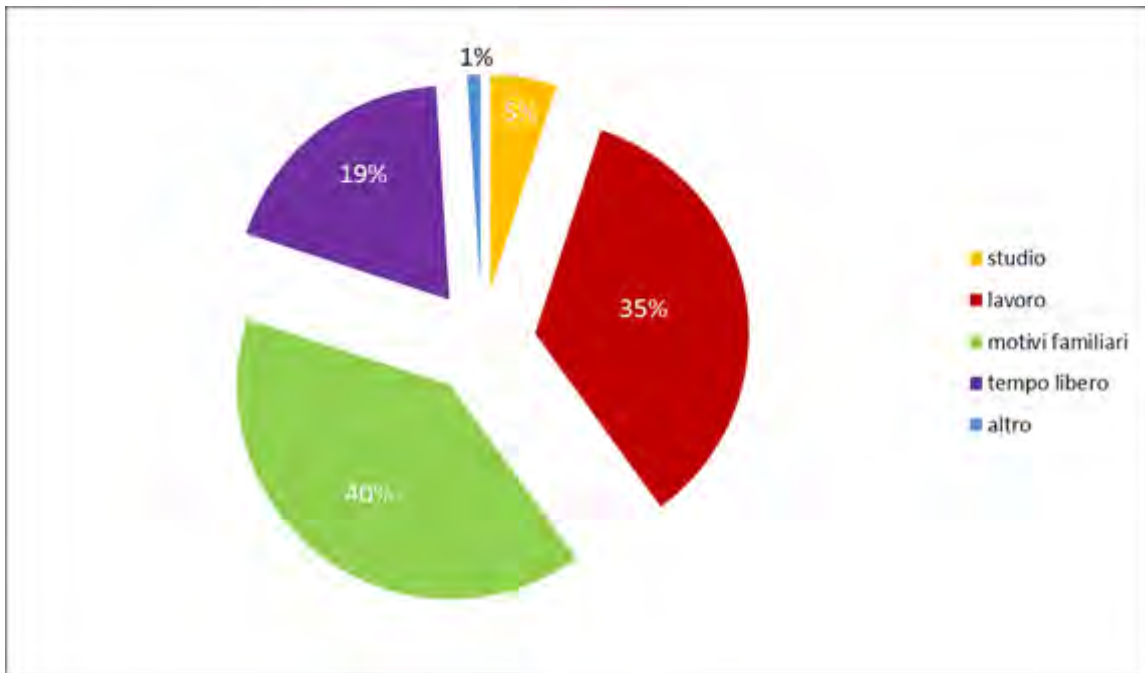
Ai fini del presente rapporto è importante distinguere tra il traffico pendolare, al servizio dell'area metropolitana dello Stretto e traffico di passaggio, che tende ad interferire con quello pendolare e ne è solo in piccola parte complementare.

Caronte & Tourist assicura all'anno 1,7 milioni di passaggi pendolari nell'Area metropolitana dello Stretto. Di questi circa due terzi utilizzano l'autovettura e un terzo attraversa a piedi. **Le navi di C&T continuano di fatto ad assicurare la continuità territoriale , e ciò anche per i passeggeri a piedi, nonostante la presenza di vettori dedicati, destinatari di apposite milionarie sovvenzioni statali.**

Una recente indagine svolta sulle origini/destinazioni dei passeggeri, ha stimato che il traffico "pendolare" rappresenta il 40% circa del totale dei passaggi trasportati sullo Stretto. Rapportando questa proporzione alla popolazione dell'area metropolitana, questo significa che ogni cittadino delle due province effettua mediamente quasi 1,5 passaggi all'anno, ovvero oltre 3,9 se ci si riferisce alla sola popolazione dei due capoluoghi.



FIGURA 11 – LE MOTIVAZIONI DEI PASSAGGI “PENDOLARI” DEI RESIDENTI SULLO STRETTO.



Fonte: Keix Marketing Research 2014

8.3. LA QUALITÀ DEI SERVIZI AL CLIENTE

Caronte & Tourist ha conseguito a partire dal 2013 la certificazione del proprio Sistema di

Gestione per la Qualità secondo la norma UNI EN ISO 9001:2008. La certificazione è stata rilasciata dall'Ente RINA (Registro Italiano Navale) e costituisce la base sulla quale si sviluppano le politiche di miglioramento del servizio. La certificazione viene rinnovata ogni anno e prevede un'attività di audit (347 audit operativi e circa 500 controlli video mensili dei carichi di bordo svolti fra il 2013 e il 2014) e di monitoraggio degli indicatori di qualità. A tal fine, a partire dagli inizi di marzo 2014, è stato introdotto un nuovo sistema di monitoraggio della soddisfazione del cliente attraverso la somministrazione di questionari.



Carta d'Amare by Cartour è il programma gratuito

di fidelizzazione dedicato ai passeggeri con veicoli al seguito (autovetture, moto e camper/roulotte) che viaggiano sulla linea Messina-Salerno. La carta permette al titolare di



beneficiare di uno sconto immediato che viene riconosciuto in fase di prenotazione e di richiedere alla Compagnia, ogni 10 biglietti acquistati, l'emissione di un titolo di viaggio gratuito valido per l'imbarco di un passeggero in cabina singola interna con auto al seguito.

Il biglietto gratuito può essere richiesto per tutte le corse aperte, ad eccezione di quelle in programma nel mese di agosto.

Più in generale, sia per il traghettamento sullo Stretto che per il cabotaggio sono previste agevolazioni e sconti accessibili anche attraverso l'acquisto di apposite card fidelizzanti.

Dall'indagine effettuata nel 2014 su un campione di 259 passeggeri è risultato un indice di gradimento medio del servizio di 3,9 (su una scala da 1 a 5). I punti di forza rilevati riguardano la puntualità delle navi (4,2) e i tempi di attesa per la bigliettazione (4,1). Meno soddisfacenti i giudizi sui tempi di attesa sul piazzale prima dell'imbarco (3,7) e sulle infrastrutture dello stesso (3,3) per i quali C&T ha predisposto un piano di interventi volto a migliorare l'offerta dei servizi.

FREQUENZA E COSTANZA DELL'OFFERTA

Caronte & Tourist offre un servizio continuo, diurno e notturno, assicurato su tutti i giorni dell'anno, con una frequenza di partenze ogni 20/40 (40/60 da e verso l'approdo di Tremestieri) minuti nella fascia diurna e ogni 40/60 (60/70 da e verso Tremestieri) minuti nella fascia notturna

Con l'intento di migliorare la qualità del servizio offerto, l'Azienda ha introdotto nuovi servizi a bordo volti a rendere l'attraversata più piacevole, comoda e interessante. Oltre al bar è prevista la vendita di giornali, ricariche telefoniche e la disponibilità di macchine automatiche per la distribuzione di snack e bevande anche nei piazzali di imbarco.

ALLO STUDIO L'INTRODUZIONE DEL BIGLIETTO MULTISERVIZIO

Il progetto prevede la possibilità di includere all'interno del prezzo del biglietto alcuni servizi accessori di natura commerciale, ludica o culturale. Il programma è teso alla valorizzazione dei tesori culturali ed archeologici di Messina e Reggio Calabria e a modificare la percezione del costo del servizio di traghettamento da parte del cliente, grazie ai servizi integrativi inclusi nel titolo di viaggio. I servizi integrativi che saranno previsti dal programma saranno garantiti al cliente semplicemente grazie all'acquisto di un biglietto C&T dedicato all'iniziativa e valido per il traghettamento passeggeri con autovettura al seguito. La fruizione del servizio integrativo sarà possibile previa esibizione da parte del cliente del titolo di viaggio presso la struttura o l'iniziativa convenzionata.

C&T prevede una serie di procedure semplificate di prenotazione, acquisto e imbarco, volte a ridurre i tempi di attesa dei propri clienti. I passeggeri in possesso di un biglietto di ritorno per



espletare le operazioni di check-in dovranno recarsi direttamente sul piazzale di imbarco senza passare dalla biglietteria. Sui piazzali d'imbarco di Messina Rada San Francesco e Villa San Giovanni sono poi allocati dei totem per la bigliettazione automatica. Per i mezzi commerciali sulla linea Messina/Salerno e sulla Catania/Napoli, è possibile prenotare il viaggio attraverso il numero verde 800627414, con e-mail prenotazioni.commerciali@carontetourist.it, on line attraverso il sito www.carontetourist.it.

L'ASSISTENZA GARANTITA ALLE PERSONE CON MOBILITÀ RIDOTTA (PMR)

La persona con mobilità ridotta e il relativo accompagnatore dichiarano le proprie necessità in biglietteria. Il personale preposto comunica tempestivamente al Comando di bordo la relativa presenza. Il Comando di bordo informa e invia in assistenza uno/due persone abilitate, provviste di certificato P.M.R. presso il portellone di accesso alla nave.

L'eventuale auto al seguito viene parcheggiata al ponte destinato in apposito stallo. Il personale preposto accompagna la persona con mobilità ridotta, che, durante la traversata, se necessario è assistita dal personale preposto per qualsiasi esigenza.

Nella fase di sbarco, il personale preposto accompagna la persona con mobilità ridotta alla propria autovettura o fino al portellone di sbarco e viene garantita massima priorità allo sbarco. Se durante il viaggio dovesse verificarsi una qualsiasi emergenza, alla persona viene assegnato personale fisso per l'istadamento al punto di riunione.

TABELLA 8 – OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DEL SERVIZIO.

OBIETTIVI	STATO DI ATTUAZIONE
Rifacimento biglietteria AGIP di Villa San Giovanni.	raggiunto
Informatizzazione manutenzione/acquisti: funzionamento del software e personale dedicato	raggiunto
Miglioramento delle infrastrutture di Villa Mare e rada San Francesco.	In esecuzione
Attività di formazione e di sensibilizzazione sulla relazione con il cliente.	In programma
Implementazione dei software di biglietteria per il miglioramento del layout di stampa dei biglietti per identificare a vista la tariffa applicata.	In esecuzione



I CANALI DI VENDITA

C&T mette a disposizione dei passeggeri una pluralità di canali di vendita allo scopo di rendere più agevoli e ridurre i tempi dell'acquisto dei titoli di viaggio, evitare code e favorire le operazioni di imbarco. Oltre alle biglietterie tradizionali sono operative o in fase di sviluppo le seguenti modalità:

- possibilità di booking on line attraverso il sito www.carontetourist.it,
- booking telefonico attraverso il numero verde 800 62 74 14,
- barriere telepass presenti nei porti di Messina e Villa San Giovanni,
- biglietterie automatiche (totem ticketing) presenti nei porti di Messina e Villa San Giovanni,
- applicazione web per smartphone e android,
- sistema di vendita presso tutti i punti Autogrill e altre stazioni di servizio autostradali.

L'Azienda ha predisposto agevolazioni tariffarie a favore dei passeggeri pendolari e a maggiore frequenza:

- l'abbonamento mensile per i passeggeri senza auto al seguito gode di uno sconto del 33% per coloro che hanno un reddito familiare inferiore a 25.000 €,
- l'abbonamento mensile per le Forze dell'Ordine è scontato del 70%,
- il biglietto A/R in giornata con auto o moto al seguito costa quanto un biglietto di corsa semplice,
- il biglietto di corsa semplice con bicicletta al seguito viene offerto a 3 euro.

LA SICUREZZA IN MARE

L'Azienda possiede tutte le certificazioni di legge, rilasciate dall'Autorità Marittima, relative all'adozione delle attrezzature e delle procedure di sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio e delle cose trasportate. L'Azienda esegue regolarmente le esercitazioni prescritte per assicurare la sicurezza a bordo e svolge programmi specifici di formazione del personale.



8.4. I VANTAGGI ESERCITATI DAL CABOTAGGIO SULLA MOBILITÀ URBANA DELLO STRETTO

La sostituzione di parte del percorso stradale con la movimentazione marittima nelle rotte nazionali nord-sud comporta alcuni vantaggi diretti e numerosi vantaggi indiretti per la collettività nazionale in generale e specificamente per l'area metropolitana dello Stretto.

In generale, il trasporto Ro-Ro ridefinisce la composizione dei costi diretti di trasporto: il costo della tratta marittima controbilancia il risparmio di carburante e gli altri costi di gestione dei mezzi (lubrificante, pneumatici, manutenzione). L'introduzione degli incentivi pubblici (eco-bonus) a partire dal 2011 ha permesso di rendere direttamente competitivi i costi del cabotaggio rispetto a quelli terrestri ed era giustificata dai vantaggi sistemici che si ottengono togliendo mezzi dalle strade:

- minore intensità del traffico e conseguente minore rischio di incidenti, anche attraverso la riduzione delle infrazioni al codice della strada;
- minori consumi di carburante e conseguente abbattimento dell'inquinamento atmosferico;
- risparmio dei tempi di viaggio, tenendo conto dei tempi di sosta che l'autista deve effettuare per legge in una tratta di lunga percorrenza;
- maggiore certezza dei tempi di percorrenza, che non sono influenzati dalle aleatorie condizioni di traffico.

L'area metropolitana dello Stretto si giova di vantaggi specifici, derivanti dalle considerazioni più sopra accennate.

L'EUROPA E IL CABOTAGGIO

La Decisione 884/2004 del Parlamento Europeo, Articolo 12 bis, dichiara che la rete trans-europea delle autostrade del mare intende concentrare i flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima in modo da sviluppare e migliorare i collegamenti marittimi, rendendoli redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci, onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici. Le autostrade del mare non escludono il trasporto misto di persone e merci. C&T è diventato un importante attore di questo progetto, operando in collegamento tra Sicilia e Campania, parte importante della direttrice Nord-Sud e perseguendo, anche in questo modo lo snellimento del traffico pesante sullo Stretto.



9. L'IMPATTO AMBIENTALE

Come tutti i mezzi di trasporto, le navi esercitano un importante impatto ambientale, dato dalla loro stazza e dal conseguente impiego di generatori di grande potenza. Poiché questo rapporto si occupa dell'impatto delle attività marittime di C&T sul territorio dell'area metropolitana dello Stretto, gli impatti ambientali considerati non sono quelli esercitati durante la navigazione in mare aperto, ma quelli dovuti all'attraversamento del braccio di mare e alla permanenza e movimentazione in porto.

In particolare, vengono considerati tre tipi di impatto: le emissioni durante la navigazione di attraversamento, le emissioni e la produzione e gestione di rifiuti durante lo stazionamento in porto, le conseguenze del traffico veicolare, destinato all'imbarco o conseguente alla fase di sbarco, sulle condizioni di viabilità delle zone urbane interessate.

LA PARTECIPAZIONE DI C&T AL PROGETTO SEAPORT

L'Azienda partecipa dal 2011 al progetto SeaPORT, finalizzato alla realizzazione di un sistema di monitoraggio delle prestazioni propulsive e delle prestazioni termodinamiche degli impianti di propulsione e di produzione di corrente elettrica, finalizzato all'ottimizzazione dell'esercizio delle proprie navi e all'installazione di soluzioni che permettano la riduzione dei consumi e degli inquinanti nei porti ed in prossimità di essi. Operando in uno specchio acqueo di modeste dimensioni circondato da elevati rilievi geografici, le navi di C&T operano in condizioni di navigazione sempre prossime alle aree portuali, che a loro volta fanno parte di una più vasta area metropolitana.

Le navi che si avvicinano alle banchine e che stazionano nel porto producono impatti sul suolo, nell'aria e nell'acqua.

Gli impatti sul suolo riguardano i rifiuti solidi, che vengono suddivisi in rifiuti urbani, perché derivanti dal soggiorno dei passeggeri e dei mezzi trasportati, in residui di carico e in rifiuti derivanti dall'utilizzo e manutenzione dei macchinari. Data la natura delle attività di C&T i residui di carico risultano trascurabili, mentre i rifiuti urbani hanno la prevalenza e comprendono anche i rifiuti speciali. C&T si conforma alle regole di raccolta e smaltimento dei rifiuti stabilite dall'Autorità Portuale, come previsto dalla legge.

Gli impatti nell'acqua riguardano dispersioni liquide o cadute di rifiuti. C&T rispetta il divieto di rilascio di qualsiasi sostanza in mare e predispone le condizioni più idonee ad evitare sversamenti accidentali.



Gli impatti nell'aria riguardano emissioni inquinanti derivanti dalla combustione di carburante (anidride solforosa SO_2 , ossidi di azoto NO, NO_2 NO_x e particolato PM_{10}). La concentrazione di questi elementi inquinanti dipende dal volume del traffico portuale ma anche dalle condizioni meteorologiche, in particolare dalla velocità e dalla direzione del vento.

I cantieri navali Di Maio S.r. l., società controllata dal Gruppo C&T, che si occupa di manutenzione navale, hanno ottenuto la certificazione ambientale ISO 14001.



Di recente il RINA ha certificato che il sistema di gestione degli impianti a terra e delle navi da parte di C&T è conforme agli standard ISO 14001: 2004 in tema di tutela ambientale.



CERTIFICATO N. EMS-6165/S
CERTIFICATE No.

SI CERTIFICA CHE IL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE DI
IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE ENVIRONMENTAL MANAGEMENT SYSTEM OF

CARONTE & TOURIST SPA

VIALE DELLA LIBERTA' 34 98121 MESSINA (ME) ITALIA

NELLE SEGUENTI UNITÀ OPERATIVE / IN THE FOLLOWING OPERATIONAL UNITS

VIALE DELLA LIBERTA' 34 98121 MESSINA (ME) ITALIA
VIALE DELLA LIBERTA', 24 98121 MESSINA (ME) ITALIA
UFFICI AMMINISTRATIVI VIA SALVO D'ACQUISTO, 6 89018 VILLA SAN GIOVANNI (RC) ITALIA
DEPOSITO VIA SALVO D'ACQUISTO SN 89018 VILLA SAN GIOVANNI (RC) ITALIA
UFFICIO CONTROLLO E QUALITA' VIA SALVO D'ACQUISTO, 17 89018 VILLA SAN GIOVANNI (RC) ITALIA
BIGLIETTERIA VIA ZANOTTI BIANCO, 10 89018 VILLA SAN GIOVANNI (RC) ITALIA

È CONFORME ALLA NORMA / IS IN COMPLIANCE WITH THE STANDARD

ISO 14001:2004

E AL DOCUMENTO ACCREDIA RT-09

PER I SEGUENTI CAMPI DI ATTIVITÀ / FOR THE FOLLOWING FIELD(S) OF ACTIVITIES

EROGAZIONE DEL SERVIZIO DI TRAGHETTAMENTO MEZZI E PASSEGGERI NELLE TRATTE MESSINA (RADA S. FRANCESCO) – VILLA SAN GIOVANNI E MESSINA (TREMESTIERI) – VILLA SAN GIOVANNI, EFFETTUATO CON LE SEGUENTI NAVI: ARCHIMEDE (IMO N. 8618138), GIANO (IMO N. 8318568), GIUSEPPE FRANZA (IMO N. 9048483), STRETTO MESSINA (IMO N. 8618126), TREMESTIERI (IMO N. 9051442), TELEPASS (IMO N. 8917338), ZANCLE (IMO N. 9048495).
EROGAZIONE DEI SERVIZI PORTUALI E DI RICEZIONE PASSEGGERI CONNESSI AL TRAFFICO DELLE NAVI TRAGHETTO NEGLI APPRODI DI MESSINA (RADA S. FRANCESCO) E VILLA SAN GIOVANNI MEDIANTE LE ATTIVITÀ DI ASSISTENZA ORMEGGIO E DISORMEGGIO TRAGHETTI, GESTIONE BANCHINE, SERVIZIO INFORMAZIONI, SERVIZIO BIGLIETTERIA, OPERAZIONI SBARCO E IMBARCO PASSEGGERI ED AUTOVEICOLI.
GESTIONE DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI ESISTENTI NEGLI APPRODI DI MESSINA (RADA S. FRANCESCO) E VILLA SAN GIOVANNI MEDIANTE LA RELATIVA CUSTODIA, ESERCIZIO IN SICUREZZA, MANUTENZIONE EDILE ED IMPIANTISTICA E PULIZIA DEGLI SPECCHI ACQUEI DI PERTINENZA.

EA:31
EA:28

VEHICLES AND PASSENGERS FERRY SERVICES BETWEEN MESSINA (RADA S. FRANCESCO) - VILLA SAN GIOVANNI AND MESSINA (TREMESTIERI) - VILLA SAN GIOVANNI PERFORMED WITH THE FOLLOWING SHIPS: ARCHIMEDE (IMO N. 8618138), GIANO (IMO N. 8318568), GIUSEPPE FRANZA (IMO N. 9048483), STRETTO MESSINA (IMO N. 8618126), TREMESTIERI (IMO N. 9051442), TELEPASS (IMO N. 8917338), ZANCLE (IMO N. 9048495).
PORT DUTY SERVICES AND RECEPTION FOR PASSENGERS OF MESSINA (RADA SAN FRANCESCO) AND VILLA SAN GIOVANNI FERRY THROUGH MOORING AND UNMOORING ASSISTANCE, QUAY MANAGEMENT, CUSTOMER SERVICE, TICKET SERVICE, PASSENGERS AND VEHICLES BOARDING AND LANDING ACTIVITIES.
EXISTING PORT INFRASTRUCTURE MANAGEMENT AT DOCKING OF MESSINA (RADA SAN FRANCESCO) AND VILLA SAN GIOVANNI BY CUSTODY, SAFETY, BUILDING AND PLANT MAINTENANCE AND STRETCHES OF WATER CLEANING.

Per informazioni sulla validità del certificato, visitare il sito www.rina.org

For information concerning validity of the certificate, you can visit the site www.rina.org

L'uso e la validità del presente certificato sono soggetti al rispetto del documento RINA: Regolamento per la Certificazione di Sistemi di Gestione Ambientale
The use and the validity of this certificate are subject to compliance with the RINA document: Rules for the Certification of Environmental Management Systems
La validità del presente certificato è subordinata a sorveglianza periodica annuale / semestrale ed al riesame completo del sistema di gestione con periodicità triennale
The validity of this certificate is dependent on an annual / six monthly audit and on a complete review, every three years, of the management system

CISQ è la Federazione Italiana di Organismi di Certificazione dei sistemi di gestione aziendale

CISQ is the Italian Federation of management system Certification Bodies

Prima emissione First Issue	11.01.2016
Emissione corrente Current Issue	11.01.2016
Data scadenza Expiry Date	15.09.2018

Maurizio Mazzapicchi
Manager, Catania Certification

RINA Services S.p.A.
Via Corsica 12 - 16128 Genova Italy



SGQ N° 002 A SSI N° 001 G
SGA N° 002 D DAP N° 001 H
PRD N° 002 E PPS N° 006 C
SCR N° 003 F LAB N° 0032
SGE N° 008 M ISP N° 009E
Membro degli Accordi di Riconoscimento EA, IAF e ILAC
Signatory of EA, IAF and ILAC Mutual Recognition Agreements



www.cisq.com

Form: CERSISGE-08/2013



THE INTERNATIONAL CERTIFICATION NETWORK

CERTIFICATE

IQNet and
CISQ/RINA

hereby certify that the organisation

CARONTE & TOURIST SPA

VIALE DELLA LIBERTA' 34 98121 MESSINA (ME) ITALIA

has implemented and maintains a

Environmental Management System

which fulfills the requirements of the following standard

ISO 14001:2004

in the following operative units

VIALE DELLA LIBERTA' 34 98121 MESSINA (ME) ITALIA
VIALE DELLA LIBERTA' 24 98121 MESSINA (ME) ITALIA
UFFICI AMMINISTRATIVI VIA SALVO D'ACQUISTO, 6 89018 VILLA SAN GIOVANNI (RC) ITALIA
DEPOSITO VIA SALVO D'ACQUISTO SN 89018 VILLA SAN GIOVANNI (RC) ITALIA
UFFICIO CONTROLLO E QUALITA' VIA SALVO D'ACQUISTO, 17 89018 VILLA SAN GIOVANNI (RC) ITALIA
BIGLIETTERIA VIA ZANOTTI BIANCO, 10 89018 VILLA SAN GIOVANNI (RC) ITALIA

for the following field of activities

VEHICLES AND PASSENGERS FERRY SERVICES BETWEEN MESSINA (RADA S. FRANCESCO) - VILLA SAN GIOVANNI AND MESSINA (TREMESTIERI) - VILLA SAN GIOVANNI PERFORMED WITH THE FOLLOWING SHIPS: ARCHIMEDE (IMO N. 8618138), GIANO (IMO N. 8318568), GIUSEPPE FRANZA (IMO N. 9048483), STRETTO MESSINA (IMO N. 8618126), TREMESTIERI (IMO N. 9051442), TELEPASS (IMO N. 8917338), ZANGLE (IMO N. 9048495).
PORT DUTY SERVICES AND RECEPTION FOR PASSENGERS OF MESSINA (RADA SAN FRANCESCO) AND VILLA SAN GIOVANNI FERRY THROUGH MOORING AND UNMOORING ASSISTANCE, QUAY MANAGEMENT, CUSTOMER SERVICE, TICKET SERVICE, PASSENGERS AND VEHICLES BOARDING AND LANDING ACTIVITIES.

Registration Number: **IT-104383**

First Issue : 2016-01-11

Current Issue : 2016-01-11

Expiry Date : 2018-09-15

The status of validity of the certificate can be verified at <http://www.cisq.com> or by e-mail to fedcisq@cisq.com



Michael Drechsel

President of IQNET



Ing. Claudio Provetti

President of CISQ

IQNet Partners*:

AENOR Spain AFNOR Certification France AIB-Vinçotte International Belgium ANCE Mexico APCER Portugal CCC Cyprus
CISQ Italy CQC China CQM China CQS Czech Republic Cro Cert Croatia DQS Holding GmbH Germany DS Denmark
ELOT Greece FCAV Brazil FONDONORMA Venezuela ICONTEC Colombia IMNC Mexico INNORPI Tunisia
Inspecta Certification Finland IRAM Argentina JQA Japan KFQ Korea MSZT Hungary Nemko AS Norway NSAI Ireland
PCBC Poland Quality Austria Austria RR Russia SII Israel SIQ Slovenia SIRIM QAS International Malaysia SQS Switzerland
SRAC Romania TEST St Petersburg Russia TSE Turkey YUQS Serbia

IQNet is represented in the USA by: AFNOR Certification, CISQ, DQS Holding GmbH and NSAI Inc.

* The list of IQNet partners is valid at the time of issue of this certificate. Updated information is available under www.iqnet-certification.com



9.1. GLI EFFETTI DELLE OPERAZIONI DI IMBARCO E SBARCO SUL TRAFFICO METROPOLITANO

Le navi di C&T contribuiscono al rispetto dei parametri ambientali previsti dalla legge. Tuttavia, come è noto, la fonte più rilevante di inquinamento dell'aria nei porti è dovuta al traffico veicolare in entrata e uscita dalle navi, che a sua volta interferisce con il traffico cittadino, una volta immesso nella rete stradale urbana.

Al riguardo, il congestionamento del traffico cittadino può indurre maggiore inquinamento urbano, in termini di emissioni, rumore e maggiore incidentalità.

Le emissioni in atmosfera dipendono direttamente dai consumi di carburante e indirettamente dal consumo di energia elettrica, che viene utilizzata per lo stazionamento delle navi in porto, l'illuminazione delle banchine e delle biglietterie, l'utilizzo di attrezzatura informatica e il condizionamento delle sedi amministrative.

LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI GAS EFFETTO SERRA INDOTTA DAL CABOTAGGIO

Il minore impatto ambientale dovuto alle emissioni del cabotaggio rispetto a quelle prodotte dai mezzi di trasporto su strada deve tenere conto del fatto che negli ultimi 25 anni lo sviluppo tecnologico ha ottenuto maggiori guadagni di efficienza dei motori marini, rispetto a quelli dei motori per veicoli terrestri. Confrontando le emissioni di CO₂ di un TIR euro 4 con un quelle di TIR euro 0, si ottengono miglioramenti del 26%, mentre le emissioni di motori marini come quelli utilizzati dalle navi Ro-Ro hanno ottenuto nello stesso periodo miglioramenti superiori al 50% (Confcommercio Federlinea 2014).

Per quanto riguarda l'impatto sull'incidentalità urbana, si tratta di valutare quanto l'aggravamento del traffico pesante, dovuto allo sbarco di veicoli commerciali, può causare un aumento degli incidenti nel traffico urbano. L'ordinanza n.159 emanata dal Comune di Messina il 25 agosto 2014, ha istituito il divieto di transito ai veicoli di massa a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, negli assi viari del lungomare, inibendo l'imbarco e lo sbarco dei mezzi al molo Norimberga, utilizzato dal Gruppo C&T per il cabotaggio.

L'Azienda ha commissionato a un ente di ricerca specializzato uno studio tecnico-scientifico che mostra come: "l'attraversamento della città di Messina da parte del traffico pesante diretto agli approdi costituisca una parte minoritaria del traffico cittadino ed abbia livelli di incidentalità nettamente inferiori alla media dei traffici. I camion e i tir sono invece causa del 5% del totale degli incidenti e non vi è correlazione tra traffico pesante diretto agli ambiti portuali e gli indici di incidentalità. Infatti, le medie annue di incidenti che coinvolgono mezzi pesanti non sono correlate ai livelli dei flussi di mezzi pesanti diretti alle aree portuali del centro" (Gruppo Class 2014, p.23).



Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, le rilevazioni del Servizio di monitoraggio ambientale del Dipartimento Mobilità Urbana del Comune di Messina mostrano che i valori più elevati nelle principali strade cittadine per l'anno 2014 riguardano il viale della Libertà, nel sito Libertà sud - Dante Alighieri, dove si registrano i valori sia diurni che notturni più alti della città, rispettivamente 72,5 dBA (+ 7,5 dB rispetto al limite diurno) e 69,5 dBA (+14,5 dBA del limite notturno).

La già citata indagine di Gruppo Class mostra tuttavia che il traffico pesante rappresenta una parte minoritaria del traffico totale e che quindi le fonti di rumore non possono essere attribuite unicamente alla circolazione dei TIR.

9.2. LE POLITICHE DI RISPARMIO ENERGETICO E IL LORO IMPATTO SULL'AREA DELLO STRETTO

C&T ritiene strategico il risparmio energetico, poiché il 39% dei ricavi viene destinato a coprire i costi del carburante. L'Azienda è quindi costantemente impegnata nell'adozione di tutte le misure tecnologiche e gestionali atte a ridurre i consumi energetici. La riduzione dei consumi energetici contribuisce alla tutela dell'ambiente e rappresenta un beneficio per il territorio.

L'impegno aziendale, si svolge nell'ambito del citato progetto SeaPORT e prevede quattro diverse fasi di intervento:

- monitoraggio mediante installazione di sensori e raccolta dei parametri
- analisi dei parametri mediante software specifico (RI)
- studio e valutazione di nuovi sistemi propulsivi a ridotto impatto ambientale (RI)
- adozione di nuovi sistemi propulsivi a ridotto impatto ambientale e sperimentazione operativa con valutazione dei miglioramenti in termini di riduzione delle emissioni

9.2.1. INSTALLAZIONE DI SENSORI E RACCOLTA DEI PARAMETRI

L'efficienza propulsiva e i consumi di carburante sono aspetti strettamente connessi. Ogni impianto propulsivo nel suo esercizio ha un decadimento di prestazioni ed efficienza che si traduce in un incremento più che lineare degli agenti inquinanti. Come previsto dal progetto, sono stati installati dei sensori per la lettura in campo dei principali valori legati alla definizione di un trend di prestazioni ottimali in termini termodinamici e idrodinamici.

Per l'aspetto termodinamico sono in corso di valutazione dei parametri legati sia alla produzione di energia meccanica che alla produzione di energia elettrica (temperature, pressioni, potenza attiva, potenza reattiva, numero di giri, contenuti nei gas di scarico PM, SOx, NOx, CO2). Tali parametri permetteranno di definire lo stato di funzionamento dell'impianto



tramite la creazione di base-line alle quali paragonare i dati rilevati nella conduzione dell'unità o nella sosta in porto. Gli impatti ambientali durante la sosta in ormeggio devono essere monitorati con particolare attenzione, poiché, per consentire lo scarico dei mezzi, è necessario mantenere in moto gli impianti di propulsione a causa delle forti correnti trasversali caratterizzanti lo stretto di Messina. Allo stesso modo devono rimanere in moto gli impianti dedicati alla produzione di corrente elettrica, che nella fase di ormeggio sono incaricati di una maggiore produzione per l'incremento dei carichi (maggior uso ascensori, verricelli, pompe oleo-dinamiche portelloni, ecc.).

Per l'aspetto idrodinamico sono rilevati i valori di:

- portata massima di carburante consumata dai motori e dai generatori,
- potenza adibita alla propulsione, misurata all'asse attraverso l'impiego di torsimetri,
- prestazioni della nave intese come valori assoluti delle velocità (ripuliti cioè da disturbi ambientali esterni come correnti, venti e stato del mare),
- la definizione di variabili di controllo per definire se la nave è in condizioni di navigazione, sosta o di transitorio tra le due condizioni,
- le condizioni di esercizio dei propulsori (apertura passo, numero di giri, direzione della spinta).

9.2.2. ANALISI DEI PARAMETRI MEDIANTE SOFTWARE SPECIFICO (RI)

L'elaborazione dati prevede una fase di campionamento e produrrà come primo risultato la definizione di linee di tendenza e linee rappresentative dei valori ottimali di esercizio. Il lavoro permette di caratterizzare le varie unità navali nelle criticità sulle quali intervenire.

Il software specifico, realizzato da Cetena del Gruppo Fincantieri, registra i valori delle condizioni di esercizio ed in una fase successiva permetterà di calcolare le condizioni ottimali per la scelta delle migliori condizioni operative realizzabili con gli impianti attualmente montati sulle navi e conseguentemente delle condizioni più favorevoli al contenimento delle emissioni inquinanti.

Se una nave bi-direzionale a due propulsori ha la possibilità di operare in due condizioni di esercizio indipendenti per il propulsore di prua e quello di poppa, devono essere identificate le condizioni migliori per ottimizzare l'efficienza propulsiva totale ad una data velocità in termini di passo e di numero di giri per ciascun propulsore. Altro aspetto importante è la possibilità di costruire un data base reale delle emissioni di inquinanti da parte di un'unità navale.



9.2.3. STUDIO E VALUTAZIONE DI NUOVI SISTEMI PROPULSIVI A RIDOTTO IMPATTO AMBIENTALE (RI)

Diversi studi nel campo dell'architettura navale stanno proponendo l'adozione di nuovi propulsori in sostituzione di quelli originariamente installati. Esistono due motivazioni che stanno alla base di retrofit dei propulsori:

- in fase progettuale non si guarda al miglior propulsore per le condizioni operative, ma al miglior propulsore per la garanzia di soddisfazione dei requisiti contrattuali concordati con il committente;
- la vita media di una nave traghetto è di circa 25 anni durante i quali l'evoluzione della tecnica raggiunge soluzioni migliorative rispetto a quelle iniziali in termini di riduzione dei consumi e delle emissioni.

Il sistema che si vuole sperimentare permette di valutare in modo affidabile i miglioramenti perseguibili.

9.2.4. ADOZIONE DI NUOVI SISTEMI PROPULSIVI A RIDOTTO IMPATTO AMBIENTALE E SPERIMENTAZIONE OPERATIVA CON VALUTAZIONE DEI MIGLIORAMENTI IN TERMINI DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI

Un sistema propulsivo, che a parità di potenza erogata dal motore, permette un aumento della velocità, è un sistema a basso impatto ambientale. Sono molteplici le possibilità di retrofit su propulsori ed impianti allo scopo di ridurre inquinanti e consumi. Nello sviluppo del progetto si intendono analizzare i risultati legati all'introduzione di nuovi profili per i propulsori, sia le possibilità offerte dall'installazione di impianti ausiliari per l'abbattimento degli inquinanti.

ALIMENTAZIONE ELETTRICA DELLE NAVI ALLA RADA SAN FRANCESCO

Al fine di ridurre l'impatto sulla città e i suoi abitanti dovuto alle emissioni di gas climalteranti, sono state verificate e potenziate le colonnine elettriche a cui connettere tutte le tipologie di imbarcazione, presenti in porto, durante le fasi di fermo nave e le operazioni commerciali di carico e scarico passeggeri e/o merci.

Il collegamento alla rete elettrica consente lo spegnimento dei motori durante queste fasi.



ILLUMINAZIONE A LED

Al fine di ridurre la potenza elettrica impegnata a bordo e quindi consumi ed emissioni, è stato realizzato un sistema di efficientamento dell'illuminazione interna delle imbarcazioni della flotta mediante l'impiego di lampade led.

Queste hanno permesso di ridurre la potenza di circa il 50%, nel caso dei tubi fluorescenti, e dell'85% nel caso di lampade a incandescenza.

STUDI E APPLICAZIONI IDRODINAMICHE

Le vernici antivegetative attualmente in uso per la protezione degli scafi delle imbarcazioni della flotta C&T si caratterizzano per essere auto-leviganti e auto-pulenti.

Queste, però, presentano impatti in mare, in quanto rilasciano col tempo biocidi ed esfolianti.

Al fine di eliminare questo impatto e, contestualmente, migliorare le prestazioni dello scafo così da ridurre consumi ed emissioni in atmosfera, si è valutata la possibilità di impiegare anche su imbarcazioni lente vernici silconiche che attualmente sono utilizzate solo per navi veloci a lunga percorrenza.

Si tratta, quindi, di un'innovazione: il *know-how* di un prodotto commerciale utilizzato per uno specifico segmento navale, viene trasferito e applicato su un nuovo segmento.

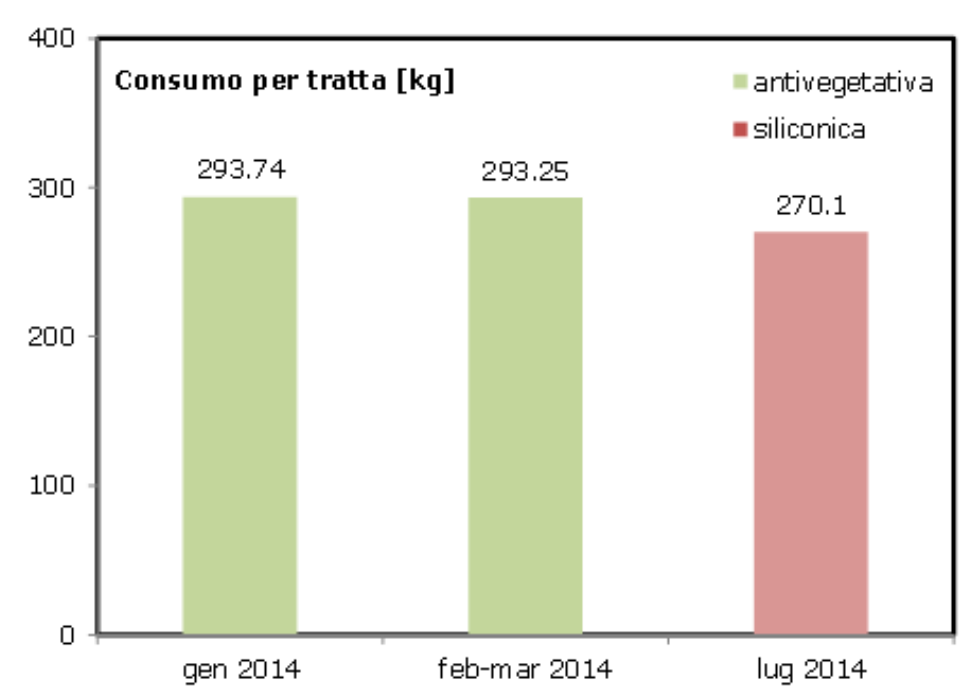
L'applicazione ha rappresentato un'innovazione anche per il produttore che, dopo la messa in opera, ne ha fatto una propria *best practice*.

Dopo uno studio preliminare, la vernice silconica è stata applicata sulla Vestfold (oggi Telepass), traghetto operante nello Stretto tra Messina e Villa San Giovanni, caratterizzato da un'elevata attività con poche ore di sosta giornaliere.

Il risparmio di carburante è risultato del 7,9%.



FIGURA 12 – ANDAMENTO DEI CONSUMI DEL TRAGHETTO VESTFOLD (OGGI TELEPASS) PRIMA E DOPO L'ADOZIONE DI VERNICI SILICONICHE



9.3. I PROGRAMMI DI GESTIONE DEI RIFIUTI

L'attività di C&T genera rifiuti sia durante la navigazione, sia a terra, durante le operazioni di imbarco e sbarco e per effetto dell'attività amministrativa dell'Azienda. Per quanto riguarda i rifiuti prodotti durante la navigazione, tutte le navi di Caronte & Tourist hanno adottato procedure di raccolta differenziata dei rifiuti di bordo. I rifiuti di tipo urbano vengono conferiti a ditta autorizzata dall'Autorità di Porto, mentre i rifiuti speciali vengono consegnati a ditta specializzata per l'avvio ai trattamenti previsti dalla legge. Per quanto riguarda i rifiuti di amianto, le navi della flotta sono state da tempo completamente bonificate in occasione di importanti lavori di adeguamento. Attualmente rimangono due navi in cui sono ancora presenti residui di amianto. Questi sono stati adeguatamente coibentati, in attesa di una loro rimozione, e l'ambiente interessato sottocoperta viene regolarmente controllato mediante campionamento annuale dell'eventuale dispersione delle fibre. I rifiuti a terra derivano principalmente dalla pulizia dei piazzali e degli immobili e riguardano quindi essenzialmente rifiuti urbani. Questi vengono smaltiti sulla base dei regolamenti previsti dalle amministrazioni locali. Per quanto riguarda i rifiuti prodotti nel territorio del comune di Messina, l'Azienda ha in corso una convenzione con la ditta Messina Ambiente, per l'introduzione della raccolta differenziata anche dei rifiuti a terra.



10. IL CONTRIBUTO A FAVORE DELLA CULTURA E DEL SETTORE NO-PROFIT

Il contributo di Caronte & Tourist al benessere della popolazione locale si esplica anche attraverso il sostegno ad iniziative di tipo culturale, sportivo e socio-assistenziale che C&T eroga attraverso donazioni in risposta a sollecitazioni da parte di organismi, enti, istituzioni appartenenti alla comunità dello Stretto che non hanno alcun obbligo contrattuale con l'azienda se non l'uso della donazione per gli scopi che erano stati dichiarati. Si tratta pertanto di interventi che presentano le caratteristiche della gratuità e della liberalità.

Nel corso del 2014 C&T ha erogato per iniziative culturali, sportive e socio-assistenziali 128 mila euro a favore della comunità locale. Solo a titolo di esempio, ogni anno la Società sostiene, per il tramite della "mensa dei poveri" di Villa San Giovanni (sia attraverso sostegno economico diretto, sia coprendo le spese di acquisto di beni primari nei maggiori esercizi di grande distribuzione) decine di famiglie bisognose di quel territorio. Analoghi interventi vengono operati verso strutture simili del territorio messinese.

Di ben altra natura, ma sociologicamente significativa, la sponsorizzazione che C&T effettua annualmente della batteria di fuochi d'artificio conclusivi della grande manifestazione ferragostana della "Vara dell'Assunta" che richiama a Messina centinaia di migliaia di fedeli, nonché la fornitura di alberi di Natale che ornano le piazze più significative delle circoscrizioni messinesi, a partire da Piazza Cairoli, cuore commerciale e turistico della città.

Caronte & Tourist sostiene diverse manifestazioni culturali, tra le quali sta riscuotendo grande successo il Messina Sea Jazz Festival che per l'anno in corso si è concluso con l'iniziativa "Strettamente Jazz", concerto itinerante tra le due sponde dello Stretto a bordo della nave Vestfold (oggi Telepass).

Il ricavato del concerto è stato interamente devoluto in beneficenza a favore dell'associazione "I giovani del Pirandello" che organizza laboratori e attività teatrale per soggetti diversamente abili.

La società ha di recente organizzato, in occasione dei festeggiamenti per il cinquantesimo anniversario del primo traghetto privato sullo Stretto nel corso delle festività natalizie e del Carnevale, due rassegne musicali con delle feste show per i bimbi: "Onde Sonore, Natale d'oro con Caronte & Tourist" e "Gli Eventi di Onde Sonore".

Gli spettacoli si sono tenuti nel salone della "Telepass", ammiraglia della flotta, in navigazione tra le due sponde dello Stretto.

E sempre per celebrare i cinquant'anni di attività, C&T ha deciso di costituire un'associazione no profit intitolata ai fondatori della compagnia. La ONLUS "Giuseppe Franza – Elio Maticena",



presentata di recente, avrà ambiti di intervento mirati allo sviluppo sociale e culturale del territorio dello Stretto.

C&T, infine, ha da anni istituito un premio ai migliori diplomati dell'Istituto Tecnico Nautico "Caio Duilio" di Messina e degli istituti di istruzione secondaria superiore della città di Villa San Giovanni.

Ogni anno, in due distinte e affollatissime manifestazioni tenute sull'una e sull'altra sponda dello Stretto, i "centisti" vengono premiati con un assegno e – per i diplomati nautici – con uno stage a bordo delle navi della flotta Cartour.



11. VALUTAZIONE DI SINTESI

Il presente rapporto, che rientra nei metodi della rendicontazione sociale, consiste in un'analisi documentata del contributo che Caronte & Tourist fornisce al territorio dell'Area dello Stretto di Messina (province di Messina e Reggio Calabria), in termini di impatto economico, sociale, ambientale e culturale.

Il rapporto specifico che l'Azienda intrattiene con il territorio è di tipo funzionale. Rispetto ad altri modelli di rapporto, come il modello Company Town (CT) e il modello del distretto industriale (DI), il modello funzionale è quello che più strettamente lega reciprocamente azienda e territorio.

La missione di C&T è quella di integrare l'Area metropolitana dello Stretto e nel fare questo si giova in gran parte delle risorse provenienti dal territorio stesso.

C&T esercita la funzione di una linea metropolitana che collega un'unica grande area urbanizzata che comprende circa 1,2 milioni di abitanti considerando le province di Messina e di Reggio Calabria (vedi figura1).

Questa metropolitana del mare assicura passaggi frequenti, affidabili e sicuri per milioni di passeggeri all'anno, a piedi o in macchina, offrendo a molti di loro una serie di agevolazioni, abbonamenti e sconti, anche sulla base del reddito, come fanno tutte le reti di trasporto pubblico urbano delle grandi città europee.

Nello svolgimento di questa funzione pubblica, C&T offre qualcosa di più di una metropolitana come quella di Milano, Parigi o Londra: la continuità del servizio nell'arco delle 24 ore, con corse notturne cadenzate in tutti i giorni dell'anno.

Nei fatti Caronte & Tourist assicura la continuità territoriale – che è costituzionalmente garantita e per la quale lo Stato assicura contributi milionari ad altre società di navigazione concorrenti – tra il continente e l'Isola.

Anche l'attività di cabotaggio, apparentemente estranea a questa funzione di collegamento, svolge un ruolo importante di decongestionamento urbano del traffico pesante, che rappresenta la maggiore crucialità nel rapporto con l'area di riferimento.

Gli studi e le analisi disponibili, tutti recenti e aggiornati – quindi particolarmente attendibili – suggeriscono tuttavia che la via migliore per risolvere questa crucialità non sono tanto le misure di limitazione o divieto di traffico, quanto piuttosto il potenziamento delle infrastrutture necessarie allo sviluppo del cabotaggio, in linea, del resto, con le direttive europee a riguardo e con il Piano nazionale della logistica 2012-2020.



Per questo, più che di disincentivi all'attraversamento urbano finalizzato all'imbarco, occorrerebbe pensare a incentivi locali al cabotaggio.

In un'area metropolitana caratterizzata da una persistente crisi strutturale, C&T offre un contributo indispensabile all'auspicato rilancio:

- in termini economici, le stime elaborate permettono di quantificare la produzione di valore aggiunto, di cui si giovano gli stakeholder, a cominciare dal personale assunto, e gli effetti di sostegno della catena di fornitura a livello locale;
- dall'analisi emerge tuttavia che il contributo numericamente più rilevante consiste nel garantire livelli occupazionali in un contesto in cui i posti di lavoro stabili rappresentano una carenza strutturale del territorio. Caronte & Tourist genera un'occupazione locale significativa, equamente ripartita tra personale residente su ambedue le sponde dello Stretto;
- questa occupazione è essenzialmente a tempo indeterminato, quindi stabile e occupa posti di lavoro qualitativamente pregiati nel contesto locale, perché tutelati da una particolare attenzione alla sicurezza e alla prevenzione degli incidenti, anche attraverso investimenti dedicati, oltre gli obblighi di legge e formazione specifica;
- Caronte & Tourist investe anche nell'occupazione giovanile, poiché la struttura del personale per età è elevata e richiede un progressivo avvicendamento. Sul fronte dell'occupazione giovanile, di cui il contesto locale soffre in modo drammatico, l'Azienda investe in maniera significativa, a favore della formazione professionale locale, con una serie di iniziative che coinvolgono gli istituti di istruzione superiore dei comuni di Messina e Villa San Giovanni;
- C&T gestisce un servizio pubblico, ma come azienda privata è caratterizzata da uno spirito imprenditoriale che persegue il miglioramento continuo del servizio e l'innovazione tecnologica, in partnership con enti locali e istituti di ricerca anche a livello nazionale, nella convinzione che tutti gli aspetti della propria attività possano essere costantemente migliorati, grazie all'adozione delle tecnologie più innovative e grazie alla sperimentazione programmatica;
- benché l'attività caratteristica non comporti impatti ambientali particolarmente rilevanti – che tuttavia coinvolgono un ambiente fortemente urbanizzato – l'Azienda è attenta a cogliere ogni opportunità, allo scopo di ridurre i consumi energetici e di perseguire al contempo risultati in termini di redditività e di rispetto dell'ambiente. A



testimonianza dell'impegno aziendale sul versante della tutela ambientale, ben oltre gli obblighi di legge, è opportuno citare il conseguimento della certificazione ISO14001 da parte della controllata Di Maio S. r. l.

- nella soluzione dei problemi inerenti gli impatti indiretti dell'attività sul traffico urbano l'Azienda ha sempre dimostrato incondizionata volontà di dialogo e ha contribuito con dati e analisi oggettive a mostrare a tutti i propri interlocutori possibili interventi volti a migliorare gli impatti senza compromettere le esigenze di mobilità dei cittadini e dei clienti in generale.



12. NOTA METODOLOGICA E CALCOLO DEGLI IMPATTI

Nell'ambito più vasto della reportistica sociale, il Bilancio di comunità rappresenta una metodologia di rendicontazione volta a dar conto in modo oggettivo ed equilibrato degli scambi di dare e di avere che un'azienda intrattiene con il territorio di riferimento, in un arco di tempo, in genere coincidente con l'esercizio contabile (Chiesi, Martinelli, Pellegatta 2000). Il bilancio di comunità fa infatti ampio riferimento alla contabilità aziendale, ma nello stesso tempo tiene conto delle recenti migliori pratiche sviluppate da organismi nazionali e internazionali, come il Gruppo di Studio sul Bilancio sociale (GBS), in Italia e il Global Reporting Initiative (GRI), a livello internazionale.

Il Gruppo di lavoro che ha redatto il presente studio, ha fatto riferimento in particolare alle linee guida proposte da GBS (2013) per il calcolo della produzione e della distribuzione del valore aggiunto e a GRI- G4 (2013) per una raccolta selezionata di indicatori rilevanti.

Esiste però una differenza fondamentale tra la rendicontazione sociale – in cui vengono considerati i rapporti di scambio materiale e immateriale, economici e sociali tra l'Azienda e la pluralità di stakeholder – e il bilancio di comunità, che si concentra in particolare sui rapporti tra l'Azienda e la comunità territoriale circostante, intesa a sua volta come entità unitaria, anche se popolata da stakeholder diversi, portatori di interessi specifici, ma accomunati dalla comune appartenenza ad un territorio, di cui condividono la qualità e l'identità.

Nel presente studio si fa riferimento al rapporto tra l'azienda Caronte & Tourist S.p.A. e il territorio delle province di Messina e Reggio Calabria, intesa come "area metropolitana dello Stretto. Per quanto riguarda gli effetti occupazionali, si è fatto anche riferimento al territorio dei comuni di Messina e Villa San Giovanni, quando sono stati resi disponibili dati aggiornati:

- il perimetro spaziale è quindi prevalentemente quello delle due province, che è anche quello più ricco di dati istituzionali disponibili e aggiornati sui principali parametri territoriali;
- il perimetro aziendale è quello rappresentato dalla rendicontazione civilistica consolidata del Gruppo Caronte & Tourist S.p.A. di cui si sono calcolati gli impatti specifici sul territorio;
- il perimetro temporale è rappresentato dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, di cui vengono riportati, anche se non per tutti gli indicatori, confronti con l'esercizio precedente e talvolta riportati dati retrospettivi in serie storica pluriennale, per mostrare le dinamiche più significative.



12.1. CALCOLO DEGLI IMPATTI DIRETTI

Gli impatti sull'area metropolitana dello Stretto, ascrivibili direttamente alle attività di C&T, sono stati calcolati partendo dai dati aziendali. Il valore aggiunto è stato calcolato sulla base dello standard proposto da GBS nel 2013 ed è stato confrontato con il PIL (Prodotto interno lordo) della contabilità nazionale, calcolato a livello provinciale da ISTAT. L'occupazione è misurata in termini di occupati, piuttosto che di unità equivalenti di lavoro, per ragioni di maggiore semplicità e di immediata comprensione del dato. Per il contributo occupazionale è stato considerato sia il numero di posti di lavoro generati dall'attività aziendale, sia il numero degli occupati anagraficamente residenti nelle due province, sia la stima degli occupati dei comuni di Messina e Villa San Giovanni (calcolata moltiplicando il tasso di occupazione della rispettiva provincia per la popolazione municipale residente nell'intervallo demografico tra i 15 e i 65 anni). Per quanto riguarda i trasferimenti alle Pubbliche Amministrazioni, ci si è riferiti alle imposte dirette, senza tenere conto dell'IVA, che è stata considerata a carico del consumatore finale.

12.2. CALCOLO DEGLI IMPATTI INDIRETTI E INDOTTI

Gli studi disponibili sull'impatto territoriale di grandi aziende² utilizza estensivamente la matrice input-output delle economie nazionali per stimare gli impatti indiretti e indotti dall'attività di impresa sul resto dell'economia. Uno schema di analisi input-output fornisce infatti una rappresentazione precisa della struttura di un'economia nazionale in un dato periodo, ricostruendo i flussi e gli scambi di entrata e uscita per ogni settore dell'economia.

Collocando una qualsiasi azienda nel settore di appartenenza, grazie alla matrice input-output, è possibile stimare con ragionevole attendibilità gli effetti economici su tutta la catena di fornitura, oltre alle conseguenze a cascata sull'economia a valle.

Le matrici input-output sono tuttavia riferite ad un'intera economia nazionale, permettono ulteriori stime a livello delle macro-regioni europee, ma non possono essere applicate a livello provinciale.

Per questa ragione, in questo rapporto, si sono stimati gli effetti indiretti e indotti, sia di tipo economico, sia di tipo occupazionale, riferendosi agli studi di settore più aggiornati disponibili sull'economia del mare (Censis 2011, Unioncamere 2015), ove possibile, con riferimento specifico al settore dei trasporti marittimi. I parametri validi per questo settore a livello nazionale, sono stati utilizzati per stimare gli effetti indiretti e indotti di C&T sull'economia dello

² Si veda ad esempio Oxford Economics – Prometeia (2013), che utilizza le tavole input-output fornite da Eurostat.



Stretto. Le stime ottenute si basano quindi sull'assunzione semplificata che nel complesso l'economia e il mercato del lavoro locale non si comportino diversamente dalla media nazionale nel settore specifico. Questa assunzione presenta i limiti evidenziati nelle tabb. 1 e 2, che confrontano la specificità provinciale di Messina e Reggio Calabria con i dati nazionali.

Tenendo conto di questi limiti, si è fatto riferimento ai coefficienti calcolati da Unioncamere (2015) per gli impatti economici indiretti e indotti e ai coefficienti calcolati dal Censis per gli impatti occupazionali sulla catena di fornitura (Censis 2011), data la carenza di stime provenienti da Unioncamere. In particolare è stato applicato il coefficiente 2,90 come moltiplicatore del valore aggiunto della catena di fornitura e al coefficiente 2,4 per gli effetti occupazionali del settore trasporti marittimi sul resto dell'economia. E' bene ricordare che questo coefficiente risale al 2011.

Vengono di seguito riportate le tabelle di produzione e distribuzione del valore aggiunto – calcolato come illustrato poco sopra – che sono state utilizzate per la stima dell'impatto economico diretto.



TABELLA 9 – SCHEMA DI PRODUZIONE E DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO DI C&T

Voci di bilancio	2014	Distribuzione del valore aggiunto	2014
Valore della produzione		Personale	29.247
<i>ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>	143.681	<i>salari e stipendi</i>	27.595
<i>variazioni delle rimanenze dei prodotti</i>		<i>TFR</i>	1.169
<i>variazione dei lavori in corso su ordinazione</i>		<i>altri costi</i>	483
<i>altri ricavi e proventi</i>	7.898	Amministrazione Pubblica	15.936
Ricavi della produzione tipica	151.579	<i>imposte sul reddito</i>	8.504
<i>ricavi per produzioni atipiche</i>		<i>oneri sociali</i>	7.432
Costi intermedi della produzione	89.523	Capitale di credito	1.867
<i>consumi di materie prime</i>	35.161	<i>oneri finanziari</i>	1.867
<i>consumi di energia</i>		Capitale di rischio	6.500
<i>consumi di materie sussidiarie e di consumo</i>		<i>utili/dividendi distribuiti</i>	6.500
<i>costi per servizi</i>	34.233	Comunità Locale	220
<i>costi per godimento di beni e servizi</i>	14.334	<i>sponsorizzazioni liberalità</i>	128
<i>accantonamenti per rischi</i>	100	<i>imposte e tasse di competenza delle amministrazioni locali</i>	92
<i>altri accantonamenti</i>		Impresa	328
<i>oneri diversi di gestione</i>	5.695	<i>accantonamenti</i>	100
Valore aggiunto caratteristico lordo	62.056	<i>utili non distribuiti</i>	228
Componenti accessori e straordinari	166	valore aggiunto globale netto	54.098
<i>saldo componenti finanziari</i>	38		
<i>saldo componenti straordinari</i>	128		
Valore aggiunto globale lordo	62.222		
<i>ammortamenti</i>	8.124		
Valore aggiunto globale netto	54.098		



RIFERIMENTI

- *Bartiloro, L. Rampazzi, C*
2013 *“Il risparmio e la ricchezza delle famiglie italiane durante la crisi”, Questioni di economia e finanza, Occasional Papers, Roma, Banca d’Italia.*
- *Berger, S. and MIT Industrial Performance Center*
2006 *How We Compete, New York, Random House.*
- *Carlson, L.*
2003 *Company Towns of the Pacific Northwest,*
- *Censis*
2011 *IV° Rapporto sull’economia del mare, Milano,Angeli.*
- *Chiesi A. M., Martinelli A., Pellegatta M.*
2000 *Il bilancio sociale, Milano, Il Sole 24 Ore.*
- *Confcommercio e Federlinea con ISFORT*
2014 *Autostrade del mare 2.0. Risultati, criticità, proposte per il rilancio, Roma.*
- *Crawford, M.*
1995 *The Design of American Company Towns,*
- *Dipartimento di Statistica del Comune di Messina*
2013 *URBES Messina. I numeri del territorio, Messina*
- *Euro-Mediterranean Conference*
1995 *Barcellona Declaration.*
- *Gagliardi, P.*
1986 *Le imprese come culture, Torino, ISEDI*
- *Gambino J. Limosani M.*
2013 *La città metropolitana dello Stretto, Pamphlet.*
- *GBS, Gruppo di studio per il Bilancio Sociale,*
2013 *Standard GBS. Principi di redazione del bilancio sociale. Milano, Giuffré Editore.*
- *GRI,Global Reporting Initiative*
2013 *G4, Sustainability Reporting Guidelines, www.globalreporting.org*
- *Gruppo Class*
2014 *Analisi economiche degli effetti dell’ordinanza n. 159/2014 del Comune di Messina, Milano.*
- *International Maritime Organization*



- 2009 *Guidelines for Voluntary Use of the Ship Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI)*, London.
- *Legambiente*
 - 2014 *Ecosistema urbano. XXI rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo di provincia*, Roma.
- *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*
 - 2012 *Relazione sulle attività delle autorità portuali*, Roma.
- *Oxford Economics, Prometeia*
 - 2013 *The Contribution of Finmeccanica to the UK*, London.
- *Piore, M. Sabel C.*
 - 1984 *The Second Industrial Divide*, New York, Basic Books.
- *Selznick, P.*
 - 1948 "Foundations of the Theory of Organizations", *American Sociological Review*, vol. 13, febb.
- *Signorino, G. Lanzapane, M.*
 - 2010 *L'economia dell'area vasta dello Stretto di Messina. Evoluzione e prospettive*, Working Paper n. 40, Dipartimento di Economia, Statistica, Matematica e Sociologia "Pareto", Facoltà di Scienze Politiche, Università di Messina.
- *SRM, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno*
 - 2013 *Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo, Terzo rapporto annuale*, Napoli.
- *Stazioni Marittime*,
 - 2014 http://www.stazionimarittimegenova.com/pages/stat_tr02.html
- *Trigilia, C.*
 - 1986 *Grandi partiti piccole imprese*, Bologna, il Mulino.
- *Unioncamere-CamCom*
 - 2014 *Terzo Rapporto sull'Economia del Mare*, Roma.
 - 2015 *Quarto Rapporto sull'Economia del Mare*, Roma.
- *World Bank*
 - 2014 <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>



GRUPPO CARONTE & TOURIST S.P.A.

SEDE LEGALE

MESSINA

TEL. (+39) 090.37.18.511

TEL. (+39) 090.36.46.01

FAX (+39) 090.37.18.523

SEDE AMMINISTRATIVA

VILLA SAN GIOVANNI

TEL. (+39) 0965.79.31.11

TEL. (+39) 0965.07.52.11

FAX (+39) 0965.79.31.28.

INFO@CARONTETOURIST.IT

CARONTETOURIST@PEC.IT

WWW.CARONTETOURIST.IT

CARONTE & TOURIST



s.p.a.