

L'ostruzione dell'imboccatura impedisce l'arrivo di alcune navi

## *Il porto di Crotona è chiuso, merci dirottate a Schiavonea*

Il porto di Crotona è Schiavonea! È questo il risultato dopo due anni e passa di allarme che il porto era diventato inagibile a causa dell'insabbiamento dell'imbocco. Nonostante da queste colonne fosse stata denunciata più e più volte la quasi inagibilità del porto, insieme alla pressante richiesta che venisse dragato il canale di accesso, nulla di tutto questo è stato fatto. Sicché il combustibile legnoso occorrente per alimentare le centrali a biomasse di Crotona è Strongoli, adesso dovrà essere sbarcato al porto di Corigliano Calabro, il cui scalo è perfettamente funzionante.

Gli appelli rivolti alle autorità tutte ancora alcuni mesi fa, nell'autunno dello scorso anno, sono stati, come al solito, sottovalutati. Il richiesto dragaggio, in occasione del passaggio di una nave draga nel mare Ionio, è stato preso sottogamba e alla fine eccoci qui tutti a recriminare su un evento che poteva essere evitato. Solo Assindustria e l'assessore comunale ai Trasporti Fabio Piscinieri hanno insistito perché il porto fosse agibile anche per navi di medio tonnellaggio, ma inutilmente, nonostante le sollecitazioni al Genio civile opere maritime della Calabria, fintanto che non è venuta fuori la caratterizzazione. Ovvero, fino a quando non si è scoperto che anche il bacino nord del porto di Crotona deve esse-

re bonificato. Come non si sa, quando nemmeno a parlarne.

Intanto sabato scorso al porto di Schiavonea è attraccata la prima nave con un carico di 33 mila tonnellate di *wood chips*, legno di bosco sminuzzato, proveniente dal Brasile. La nave *Crimson Galaxi*, battente bandiera panamense, da alcuni giorni sta sbarcando il suo carico (*nella foto*) che, caricato su una quarantina di automezzi, arriva in parte a Strongoli ed in parte a Crotona. Si tratta di una nave autoscaricante, dotata di due gru che operano su quattro stive, e di un nastro trasportatore che è in grado di scaricare direttamente sui camion (la metà dei quali provenienti dalla provincia di Crotona). Inoltre, per la fine della settimana corrente è previsto l'arrivo di un'altra nave, questa proveniente dall'Australia, con un carico dello stesso genere per 43 mila tonnellate; una parte sarà scaricata a Corigliano e l'altra, quanto ne può far passare la barra di sabbia all'imboccatura del porto, sarà portata a Crotona.

Forse nessuno si è reso ancora conto che la ripresa dell'attività portuale soltanto potrà restituire alla città ed al territorio quel ruolo operativo ed economico che con la deindustrializzazione delle vecchie fabbriche è venuto meno. Eppure di ciò non si sono accorti nemmeno alcuni addetti ai lavori,

non solo la classe dirigente istituzionale che, con le eccezioni citate, ha pensato forse che il programmato arrivo di migliaia e migliaia di tonnellate di materia prima per le centrali a biomasse fosse una burla. Anche se da anni si sapeva che per questo tipo di rifornimento la via del mare era e rimane indispensabile, poiché è la più economica per un prodotto che ha uno scarsissimo valore aggiunto. Forse qualcuno ha pensato che il materiale legnoso poteva essere trasportato con camion dalla frontiera o direttamente

dal Brasile e dall'Australia?

Oggi che il traffico è stato attivato anche gli increduli devono ricredersi e convincersi che la piena agibilità del porto è prioritaria a qualsiasi altro problema. Compresa la pretesa bonifica dello specchio d'acqua che, allo stato, sembra essere il solito "divieto assoluto" per poi non fare alcunché. A meno che non vada avanti, ma subito, il progetto approntato, con qualche mese di ritardo, dal Genio civile opere

*Continua a pagina 3*



*Lumare sollecita il piano a lotto unico. Reale: 'non rientra più nei nostri compiti'*

### **Caratterizzazioni, di chi la competenza?**

Il presidente di Assindustria sollecita la definizione del piano di caratterizzazione a lotto unico da parte dell'Ufficio del commissario, ma da Catanzaro rispondono che il piano è fermo all'idea di partenza e che comunque ogni iniziativa in questa direzione spetta adesso al ministero dell'Ambiente e del Territorio. La querelle (se così vogliamo chiamarla) giunge inaspettata, visto che tutti gli equivoci sorti intorno alla bonifica dell'area industriale si pensava fossero stati chiariti definitivamente in sede di Ministero. Evidentemente qualcosa non ha funzionato. Al termine di una riunione con il sindaco e l'assessore Fiorino, convo-

cata per una disamina dei problemi legati al dragaggio del porto, alla costruzione della nuova banchina ed ai piani di caratterizzazione dei privati nell'area industriale, Lumare ha chiesto all'amministrazione comunale di intervenire presso l'Ufficio del commissario per sollecitare la definizione del piano di caratterizzazione a lotto unico, al fine di evitare un aggravio dei costi a carico dei privati qualora si proceda sulla strada dei monitoraggi lotto per lotto.

Interpellato sull'argomento, il sub commissario Italo Reale ha risposto che "non c'è un piano a lotto unico, o meglio, c'era un'idea iniziale, ma poi il sito industriale è diventato

d'interesse nazionale e la competenza è passata al Ministero". Tant'è "che i singoli piani - spiega Reale - vanno avanti ed indietro da Roma". Il sub commissario riconosce che un piano generale garantirebbe, oltre che un "quadro complessivo della situazione ambientale dell'area", un "risparmio notevole ai privati". Tuttavia, ribadisce che "non rientra più nelle nostre competenze, anche se siamo disponibili a fornire la nostra collaborazione in questa direzione al presidente di Assindustria, ma a patto, ripeto, che si prenda atto che il soggetto principale in questo momento è un altro".

(f.ped.)



Segue da pagina 2

marittime, per depositare nell'area di colmata della nuova banchina di Spiaggia delle Forche il materiale che verrà dragato all'imboccatura del porto. Che le centrali a biomasse debbano essere alimentate con materiale legnoso non c'è dubbio alcuno, e il fatto che l'Australia, nazione iper ambientalista, sia pronta a mandare in Calabria alcune centinaia di migliaia di *wood chips*, dimostra che la forestazione produttiva è possibile, in Italia come in Australia, tenuto conto che proprio il protocollo di Kyoto prevede la diffusione delle centrali alimentate con combustibile rinnovabile per ridurre il consumo di petrolio, tant'è che l'Enel è obbli-

gata ad acquistare l'energia prodotta con biomasse per tentare di rientrare nei parametri del protocollo di Kyoto.

Se le biomasse, ma anche altre merci e prodotti viaggeranno via mare, il risparmio energetico sarà ancora più accentuato, come ben sanno gli ambientalisti, quelli che l'ambiente lo difendono tutti i giorni e non solo alla domenica. Senza contare che quelle 50 mila e passa tonnellate scaricate al porto di Schiavonea, se fossero state scaricate a quello di Crotona, avrebbero rappresentato un 20 per cento di incremento del movimento portuale, che l'anno scorso ha segnato il suo minimo storico fermandosi a 229 mila tonnellate tra merci sbarcate ed imbarcate.

DOMENICO NAPOLITANO

Oltre ai collegamenti di linea anche charter e trasporti umanitari

# Giornata di record

Sabato al S. Anna 12 voli e 810 passeggeri

Giornata dei record sabato 12 giugno all'aeroporto Sant'Anna (nella foto sotto). In un solo giorno sono transitati 6 aerei per complessivi 12 movimenti che hanno trasportato 810 passeggeri. E non finisce qui: il volo charter di Eurofly (il primo in arrivo dei 28 programmati) ha portato 177 passeggeri, numero massimo fin qui di passeggeri per un solo volo. Sabato, oltre al volo charter che è ripartito vuoto, sullo scalo crotonese sono stati registrati quattro voli AirOne: il Linate-Crotona-Linate, che ha trasportato complessivamente 175 passeggeri, ed il Crotona-Roma-Crotona che ne ha trasportato 165; sempre come voli di linea c'è stato anche il Parma-Crotona-Parma con 63 passeggeri. A questi vanno aggiunti due voli umanitari per il trasporto dei profughi al centro di accoglienza di Sant'Anna che hanno trasportato 170 passeggeri.

Anche nella giornata di domenica il traffico si è mantenuto elevato: sei movimenti per 432 passeggeri: 121 da e per Roma; 250 da e per Linate con AirOne, mentre quelli di Airemilia da e per Par-

ma hanno totalizzato 61 passeggeri. Complessivamente nei due giorni di week-end sono transitati dallo scalo crotonese 1.242 passeggeri che hanno portato il totale dei primi quindici giorni di giugno a 4.262 passeggeri con una media di 284 passeggeri al giorno, destinata a crescere nelle prossime settimane fino a tutto metà settembre. Purtroppo, però, ancora non è funzionante la nuova aerostazione e certamente con il traffico che si registra in poche ore della giornata sarebbe stato molto meglio se ai passeggeri in transito dal S. Anna fosse stata offerta una diversa accoglienza. Ma così vanno le cose in Italia: ci sono voluti due mesi e mezzo per ottenere un certificato antimafia dalla Prefettura di Catanzaro, nonostante i solleciti, prima di consegnare i lavori alla ditta appaltatrice. Giusto quanto è stato necessario per far slittare la consegna dei lavori a dopo l'estate!

Nel frattempo, intanto, si è chiusa la prima fase dell'aumento di capitale della società di gestione; operazione alla quale non hanno aderito alcuni soci pri-

vati, tra cui la Ergom Spa del gruppo Cimminelli, che in precedenza deteneva il 22 per cento del capitale e che ora scende al 4/5 per cento. Di contro sono poche le richieste dei soci per sottoscrivere il capitale che risulta inoptato: all'incirca 550 mila azioni. La Provincia di Crotona ha chiesto altre 125 mila azioni, il che porterà la sua quota di partecipazione dal 4 al 6 per cento circa; la E-lifly ha chiesto 400.000 azioni per diritto di prelazione oltre a quelle spettanti dall'aumento di capitale. Rimane ancora tempo, invece, per eventuali nuovi soci privati ai quali sono state riservate 500 mila azioni per complessivi 100 mila euro, al fine di rispettare la quota del 20 per cento dell'intero capitale a questa categoria di soci.

Se la componente privata dei soci del S. Anna ha fatto qualche passo indietro non risulta che quella pubblica ne abbia fatto altrettanti in avanti. Allo stato, invece, sembra che, salvo ripensamenti della Regione Calabria, resterà del capitale inoptato.

(d.n.)

