

La decisione comunicata dall'assessore ai Trasporti, Stillitani

# Dalla Regione 1,3 mln d'euro per il 'terminal-bus' crotonese

Un milione e 300mila euro sono stati messi a disposizione del comune di Crotona dalla Regione per la realizzazione del terminal bus. Lo ha reso noto l'assessore ai trasporti Francescantonio Stillitani in occasione della presentazione ufficiale dell'Assistente di linea, nuova figura istituita d'intesa tra l'assessorato ai trasporti ed il servizio trasporto regionale di Trenitalia. Oltre che per Crotona, la stessa cifra è stata stanziata per i terminal di Catanzaro e Reggio, mentre a Cosenza e Vibo Valentia sono già esistenti. Nell'attesa dell'approvazione del piano regionale dei trasporti, Stillitani ha ricordato che "in vista della liberalizzazione del mercato, saranno revocate tutte le concessioni nel trasporto su strada e su rotaia per essere sostituite da contratti di servizio che verranno aggiudicati dopo gare d'appalto aperte anche ad imprese internazionali". Pure le province saranno coinvolte nella ridefinizione del sistema di mobilità,

perché dovranno dividere il loro territorio in reti, ognuna delle quali avrà il suo servizio di trasporto.

Per quanto riguarda il trasporto su rotaia, l'assistente di linea è un nuovo servizio di Trenitalia predisposto, oltre che in Calabria, in altre cinque regioni. In via sperimentale è stato attivato dallo scorso dicembre ed ha il compito di aiutare i viaggiatori dei treni regionali, "compiere ogni sforzo possibile per risolvere anticipatamente i disagi di sistema e prestare continua attenzione alle esigenze dei viaggiatori". Dovranno verificare l'efficienza degli impianti (pulizia delle vetture, illuminazione, climatizzazione, porte) ed il funzionamento nelle stazioni di biglietterie, self service, monitor. Dovranno ascoltare le istanze dei clienti, fornire informazioni, raccogliere reclami, mantenere i contatti con il personale di scorta ai treni e viaggiare sui treni, soprattutto nelle fasce orarie dedicate ai pendolari, e avranno come

diretto referente il direttore regionale di Trenitalia. L'assistente di linea è riconoscibile dalla divisa verde e dal cappello giallo ed è fornito di telefonino e palmare. Nelle stazioni sono disponibili depliant ed affissi manifesti con le loro foto, i loro nomi, gli indirizzi di posta elettronica ed i numeri di cellulare, contattabili da lunedì a venerdì fra le 11 e le 13. Un'iniziativa questa che, al momento ed in prospettiva immediata, non riguarda i viaggiatori del medio-alto Ionio calabrese, perché il servizio è attivo sulla linea Reggio-Paola-Cosenza ed in via di attuazione sulla Reggio-Catanzaro-Lamezia, quelle considerate più critiche.

In realtà, non è tutto oro ciò che luccica. Il servizio di assistente di linea fa parte dell'organizzazione dell'attività di vigilanza dell'assessorato ai trasporti "per la rilevazione e la verifica del programma di esercizio e degli elementi relativi alla qualità del servizio svolto da Tre-

ntalia". Ci sia, però, consentita una perplessità: da quando in qua il controllato diventa controllore di se stesso? In altre parole, che senso ha affidare "la verifica e l'espletamento dei servizi affidati" proprio a chi li attua? Una curiosità: tra questi è contemplato il rispetto dell'orario ufficiale. Nel contratto di servizio che le ferrovie stipulano con le regioni è prevista una tolleranza sul ritardo di un treno di 15 minuti, che per i pendolari non sono poi così pochi. Da quasi una decina di anni, per fare in modo che i treni arrivino puntuali, le Ferrovie hanno effettuato una dilatazione dei tempi di percorrenza, così, tra partenza anticipata ed arrivo posticipato, il ritardo è già compreso...nella puntualità. Di recente le associazioni dei consumatori hanno fatto un'indagine su scala nazionale ed hanno scoperto l'inganno. Meglio tardi che mai, ma noi, ce n'eravamo già accorti...

(an. pla.)

## IN BREVE

San Nicola dell'Alto  
Arrestato ottantunenne

Un anziano uomo di 81 anni è finito dietro le sbarre per scontare una vecchia condanna a 9 anni di reclusione. L'uomo, Giuseppe Alberto Zumpano, di San Nicola dell'Alto, è stato arrestato dai carabinieri che gli hanno notificato un ordine di carcerazione emesso dalla Procura della Repubblica di Roma. I 9 anni di reclusione gli sono stati inflitti per i reati di associazione a delinquere finalizzata all'importazione e alla detenzione a fini di spaccio di ingenti quantitativi di sostanze stupefacenti. Zumpano, che attualmente era sottoposto all'obbligo di presentazione alla polizia giudiziaria, è stato ristretto nel carcere di Crotona.

Falsa testimonianza  
Uomo di Cutro assolto in Appello

Non configura il reato di falsa testimonianza la dichiarazione di una persona che in un processo dichiara il contrario di quanto aveva precedentemente sostenuto se le sue prime ammissioni non sono state regolarmente verbalizzate. E' questa la motivazione che ha indotto la corte d'appello di Catanzaro ad assolvere, perché il fatto non sussiste, un uomo di Cutro, Domenico Greco, 32 anni, pregiudicato, che era accusato appunto di falsa testimonianza.

Nel corso di un processo a carico di alcuni spacciatori celebrato nel febbraio del 2000, Greco era stato chiamato a confermare le accuse mosse ad un imputato durante un interrogatorio dei carabinieri. In udienza, tuttavia, l'uomo aveva ritrattato quelle accuse e per questo era stato accusato di falsa testimonianza. Al termine del processo di primo grado, nel dicembre 2003, Greco era stato condannato a 1 anno e 4 mesi di reclusione, ma quella decisione è stata impugnata dal suo difensore, l'avvocato Luigi Colacino. Davanti alla corte d'appello, l'avvocato Colacino ha sostenuto che non fosse possibile stabilire in quale occasione Greco avesse detto il vero e in quale il falso, dal momento che le prime dichiarazioni rese ai carabinieri non erano state neppure verbalizzate. Una tesi condivisa dai giudici d'appello che hanno assolto Greco perché il fatto non sussiste.

Cittadino algerino  
Era ricercato  
La Ps lo cattura

La Polizia di Stato ha arrestato un cittadino algerino di 35 anni, Hamid Samani, che è risultato ricercato in varie parti d'Italia. L'uomo, che in più occasioni aveva fornito diverse generalità, è destinatario di ordini di carcerazioni e denunce relativi ai reati di furto aggravato, droga, rapina e ricettazione. Hamid Samani è stato individuato e arrestato da personale dell'Ufficio immigrazione, diretto dal vice questore Antonio Ferrante, al termine di accurati accertamenti.

Incremento di 4.837 tonnellate nel 2004: decisive le navi cementiere

## La 'ripresina' del porto Ma non regge il confronto con Corigliano

La paralisi progressiva del porto di Crotona ha avuto nello scorso anno una battuta d'arresto. Il lento calo del traffico merci (quello passeggeri è inesistente) si è fermato ed ha accennato una piccola risalita, quantificata in un incremento di 4.837 tonnellate, a fronte di un calo nel 2003, rispetto al 2002, di 376 tn. Ma il numero delle navi arrivate è sceso ulteriormente seppure di una sola unità arrivando a 98 (altrettante ne sono partite).

L'arrivo di navi cementiere ha "salvato" la situazione, giacché nello scorso anno sono state sbarcate 65.090 tn. di cemento, mentre l'anno prima erano state quasi la metà, 33.022. Un incremento si è avuto anche nei prodotti agricoli, con 16.385 tn. di grano ed un incremento del 14,86 per cento; il resto delle merci movimentate, tutte in arrivo, riguarda l'allumina, con meno 2,57 per cento rispetto al 2003, la soda caustica con 37.454 tn. e un incremento dell'11,55 per cento; la sabbia silicea con 25.618 tn. in incremento del 2,57 per cento, mentre le "schegge di legno" sono diminuite del 58,74 per cento, passando da 39.922 a 16.468 tn. Tutte merci sbarcate, comprese 19.165 tn. di argilla, mentre di prodotti in uscita nemmeno l'ombra, poiché le 97 tonnellate registrate o si riferiscono a materiali per le piattaforme o a sub forniture.

Giusto come termine di paragone, citiamo il dato relativo alla sola movimentazione di schegge di legno registrato al porto di Corigliano - Schiavonea, 519 mila tonnellate con 13 navi arrivate. Più

### ATTIVITÀ PORTUALE DI CROTONA

MERCI	2003	2004	VAR. 2003/2004
Sbarco mais	9.280		-100
Sbarco grano	14.265	16.385	+14,86
Sbarco allumina	36.264,779	35.331,34	-2,57
Sbarco soda caustica	33.575,432	37.454,49	+11,55
Sbarco acido solforico	3.150	4.300	+36,50
Sbarco fave	6.438	3.297	-48,78
Sbarco cereali		3.100	+100
Sbarco sabbia silicea	24.974,264	25.618,57	+2,57
Sbarco fedel spatò		7580	+100
Sbarco argilla		19.165,23	+100
Sbarco cemento	33.022,54	65.090,76	+97,11
Sbarco schegge legno	39.922,86	16.468,74	-58,74
Sbarchi vari	300	241,2	-19,60
<b>Totale</b>	<b>201.192,88</b>	<b>234.032,34</b>	<b>16,32</b>
Imbarchi rinfuse solide	28.079,00		
Imbarchi merce varia		97,00	
	<b>229.271,88</b>	<b>234.109,34</b>	<b>+2,11</b>

del doppio del totale della movimentazione del porto di Crotona.

E se il porto è fermo è ferma anche l'economia della città capoluogo. Non si tratta né di una teoria né di un teorema, ma di una costante dell'economia soprattutto delle città che sono dotate della porta di mare. Senza rinvangare più di tanto la vicenda della mancata agibilità del porto per le navi di un certo tonnellaggio (proprio quelle che trasportano le schegge di legno dagli Stati Uniti o dall'Australia ed hanno come destinazione Strongoli e Crotona), ed analizzando le merci movimentate, si nota che l'unica attività produttiva in esercizio è quella della Sasol, per la fabbricazione di zeoliti e allumina precipitata; per il resto si tratta di merci

stoccate per la successiva distribuzione sul territorio. Non si vedono più le materie prime che alimentavano le fabbriche, dai fosfati della ex Montedison alla blenda della defunta Pertusola, ma non ci sono stati, né mai ci saranno, i container perché il loro approdo naturale è Gioia Tauro, e non contatteremo mai nemmeno i passeggeri che si muovono per mare, perché anche questa "aspettativa" è destinata a morire se non si porranno le basi per una stazione marittima.

Ma la tragedia più incombente sul porto è che più diminuisce il movimento e maggiori diventano i costi dei servizi portuali, dal pilota agli ormeggiatori al rimorchiatore, per finire al lavoro portuale, perché i costi fissi vengono ripartiti per 98 navi arrivate e le poche tonnellate di merci trasportate, e non su almeno 150 navi, magari anche di stazza superiore; nel frattempo, però, c'è chi ha messo il cappello sulle banchine in attesa che altri portino il lavoro, aspettando, per diritto divino, di dettare tariffe e condizioni. Tutti questi elementi concorrono irrimediabilmente a far "chiudere" il porto, che è stata, e rimane, la più importante infrastruttura cui si deve la crescita della città e della sua economia; porto che ha fatto sì che s'insediassero le fabbriche, quando al Sud questo termine era pressoché sconosciuto. Con la loro fine, avanza a grandi passi anche la crisi economica ed occupazionale del territorio, senza che si riesca ad individuare un nuovo modello di sviluppo.

(d.n.)