PERIODICO DI INFORMAZIONE E CULTURA

anno XXIV • n° 135 • aprile-maggio-giugno 2018

COTRONE informa

LE CATTIVE STRADE

Poste Italiane S.p.A. – Spedizione in abbonamento postale – D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1, comma 1, Aut.: 032 CBPA-SUD/KR

SOMMARIO

Questo numero è stato chiuso
in redazione il 13 giugno 2018

REDAZIONE
redazione@cotroneinforma.org
cotroneinforma@libero.it

Direttore responsabile: Giuseppe [Pino] Fabiano
Impaginazione: Ilaria Fabiano
Copertina: Claudio Parentela
Stampa: Gio grafiche Tel.366.5052861

Editore: Associazione culturale Cotroneinforma
via Laghi Silani, 50 - 88836 Cotronei (Kr)

Associazione culturale Cotroneinforma
Presidente: Giuseppe Guarascio
Vicepresidente: Gino Grassi

Registrazione Tribunale di Crotone n. 75
del 17.10.1996 - decreto 04.11.2004
Iscrizione ROC n. 14887 del 28.10.2000
Iscrizione Registro Provinciale
del Volontariato n. 42/2008

La carta utilizzata per questo numero è certificata dal marchio FSC che identifica i prodotti contenenti legno proveniente da foreste gestite in maniera corretta e responsabile secondo rigorosi standard ambientali, sociali ed economici.

FSC
www.fsc.org
FSC® C015524
MIX
Paper from responsible source

Pubblicazione online: ISSN 2421-7077
Pubblicazione a stampa: ISSN 2421-7069

3 LE CATTIVE STRADE

TRASPORTI NEL CROTONESE
[Pino Fabiano]

6 LE CATTIVE STRADE

TRASPORTI E PRIVILEGI
[Gianmarco Cantafio]

8 LE CATTIVE STRADE

IL SISTEMA CRIMINOGENO DELLE GRANDI OPERE
[Gennaro Montuoro]

10 LE CATTIVE STRADE

LA POLITICA DEI TRASPORTI NEL QUADRO EUROPEO
[Paolo de Marco]

12 BENI COMUNI

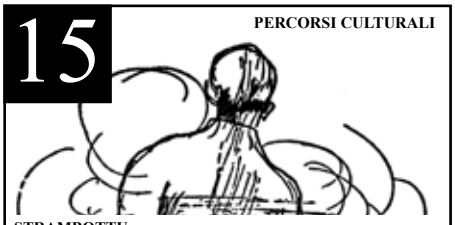
VERSO IL FUTURO. BEVETENE TUTTI - PSC
[Peppe Guarascio]

13 DISCIPLINA DELLA TERRA

CAMPLUSILA NATURA
[Carmen Fiore]

14 VOCI DI PERIFERIA

RISCOPRIRE LA BELLEZZA
[Dario Vincenzo Grassi]

15 PERCORSI CULTURALI

STRAMBOTTU
[Giuseppe Mario Tripodi]

16 FUORICAMPO

CALCIO - VOLLEY - TENNIS

19 SOCIETA'

COTRONEI E DINTORNI

22 FRONTE REDAZIONALE

DAL FRONTE COMUNE A QUELLO REDAZIONALE

28 QUARTA DI COPERTINA

RESTIAMO UMANI

"Abbiamo il diritto di sapere non solo ciò che i rappresentanti del popolo hanno in testa, ma anche quello che hanno in tasca."

Corrado Alvaro

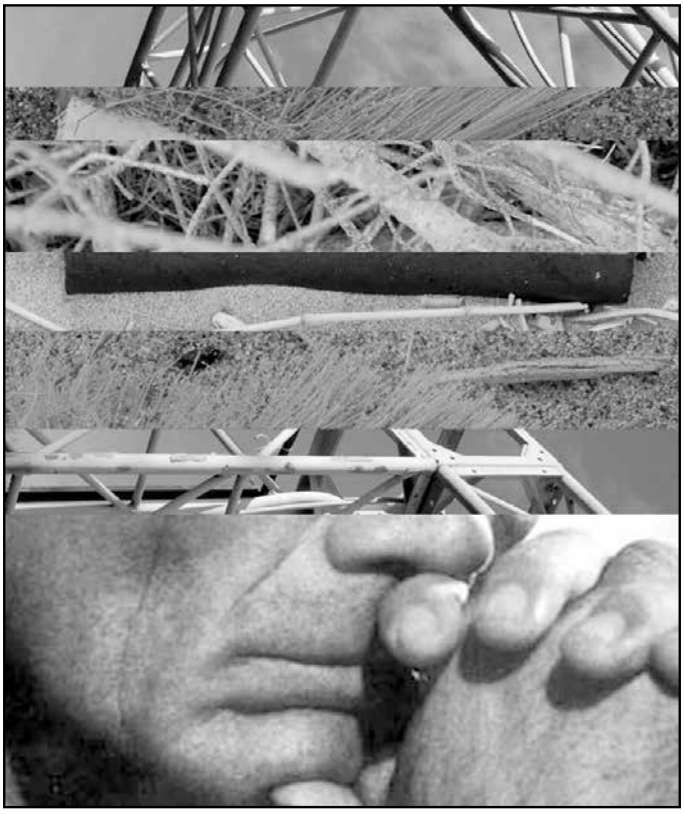
TRASPORTI NEL CROTONESE

L'IMMAGINE DI UN'INFRASTRUTTURA SOFFERENTE E ABBANDONATA

[Pino Fabiano]

Sono diversi gli indicatori che relegano Crotone e il suo territorio provinciale agli ultimi posti delle statistiche europee e nazionali. Da quando questo lembo di Calabria ha smesso di assurgere al ruolo di sito industriale pregiato del Mezzogiorno, la popolazione è stata risucchiata in una lenta e progressiva deriva economica con percentuali di disoccupazione elevatissime, investimenti economici cancellati, servizi pubblici sfasciati.
E in questa precisa fase storica, l'intero territorio vive un isolamento drammatico. La rete stradale, ferrata, aerea e di mare restituisce l'immagine di un'infrastruttura sofferente, abbandonata.
La classe politica cincischia, il popolo s'indigna, bestemmia, a volte s'incazza ma, alla fine, si tiene ancora quel che passa il convento.
Andiamo a dare una sbirciata a queste infrastrutture.

Il porto
Porto strategico del passato quello di Crotone, risalente all'VIII secolo a.C., valorizzato da Carlo V per l'utilità del castello e, infine, con un notevole sviluppo in quasi tutto il Novecento in ragione della costruzione e l'esercizio delle centrali idroelettriche della Sila e degli stabilimenti industriali crotonesi.
Oggi il porto di Crotone è costituito da due bacini distinti, non comunicanti tra di loro.
C'è il porto vecchio, utilizzato per le barche dei pescatori e per l'attracco di barche turistiche di piccola taglia. Il settore della pesca vive un lungo periodo di crisi e sopravvive integrando al reddito le royalties dell'Eni (che paga con le calende greche!) quale risarcimento per l'invasione in mare delle piattaforme del gas. Negli ultimi anni, il porto vecchio ha conosciuto una discreta vivacità grazie al Club velico crotonese, promotore di importanti eventi nel panorama mondiale della vela.
C'è poi il porto nuovo, adibito al traffico commerciale, con un'imboccatura ben protetta da tutti i venti e con una superficie di 120.000 m². Il porto nuovo sembra una cattedrale nel deserto. Una distesa di cemento, un piazzale enorme dove scarseggia il traffico di merci e di persone. Negli ultimi anni è approdata qualche nave da crociera per soste di poche ore, accolte con le fanfare quasi fossero arrivati gli alimenti del Piano Marshall. Quello delle crociere, ormai, è in gran parte turismo della middle class, turismo del ceto medio, e quando scendono dalla nave per un veloce giro nella città al massimo comprano un caffè e un souvenir. Un caffè riescono a trovarlo, il ricordino difficilmente.



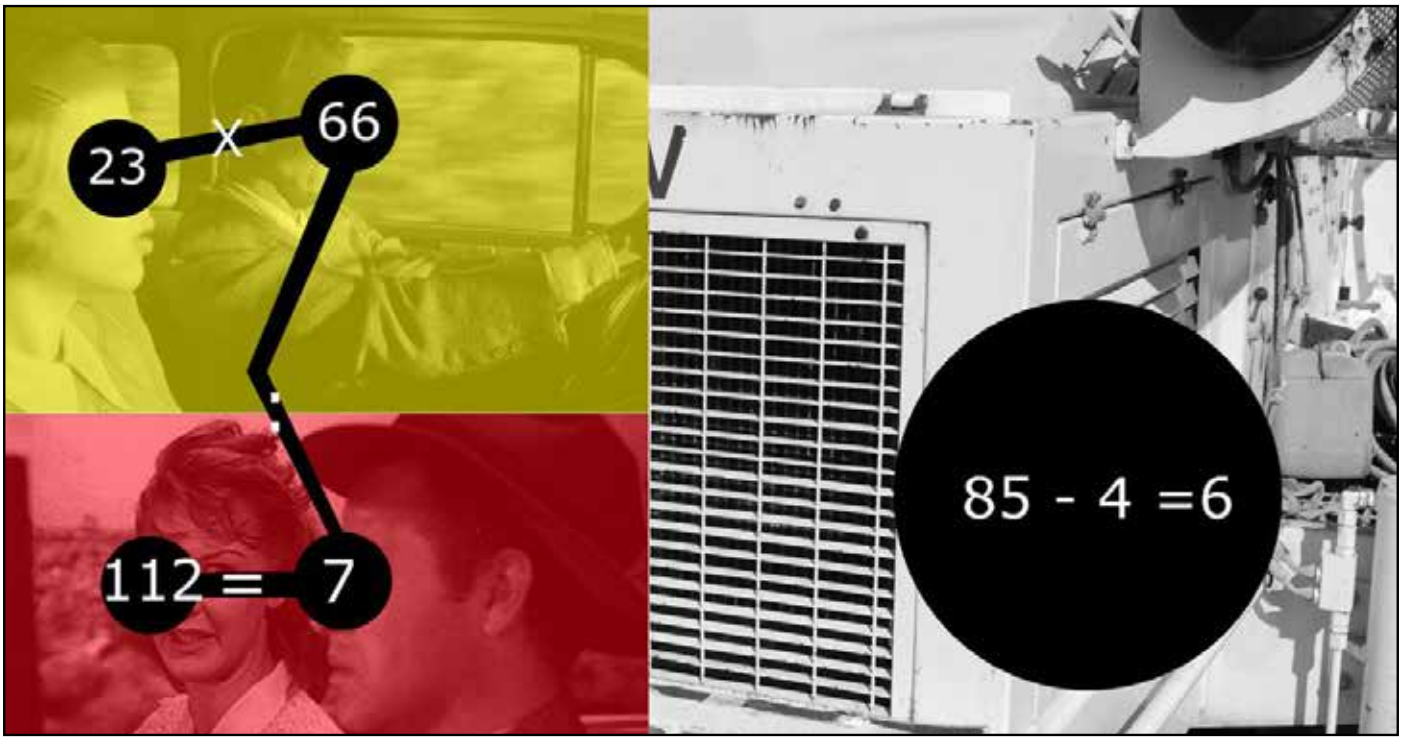
Invece, per il movimento merci il porto non mostra una brillante dinamicità. Diminuito notevolmente il traffico dei cereali; c'è stato il periodo dell'arrivo delle pale eoliche, ogni tanto arriva del cippato per le biomasse. Nient'altro. Dalla dismissione delle grandi fabbriche è un porto tristemente agonizzante e le carenze strutturali e tecnologiche esistenti non consentiranno alcuno sviluppo per i tempi a venire.

La ferrovia
La strada ferrata jonica e la stazione ferroviaria di Crotone furono realizzate nella seconda metà dell'Ottocento. La ferrovia risultò subito di grande importanza, anche perché l'introduzione di una tariffa speciale sui trasporti agevolava il commercio degli agrumi verso il centro Europa.
È rimasta da sempre con l'unico binario non elettrificato, ormai una delle peggiori tratte ferroviarie italiane con le locomotive a trazione diesel che limitano l'esercizio a causa della scarsa potenza.
In epoca di Seconda Repubblica questa tratta ferroviaria è stata completamente abbandonata, con una riduzione drastica del servizio e della sua qualità.
Nell'ultimo anno, il tratto ferroviario jonico ha visto un investimento di circa 500 milioni di euro, spacciato come un accordo storico, una svolta per la Calabria.

Il tutto era partito con il "Patto per il Sud", sottoscritto con Matteo Renzi, e l'accordo firmato in Calabria tra il ministro Graziano Delrio e il governatore Mario Oliverio. L'inizio dei lavori fu definito come una giornata storica, indimenticabile, almeno secondo il governatore calabrese, una nuova pagina del riscatto, dell'accessibilità, della rottura dall'isolamento.
I lavori, concentrati sul nuovo binario, dovevano consentire la percorrenza di treni veloci per una mobilità da Reggio Calabria a Sibari compatibile con i tempi. Invece, di questo grande piano regionale si son viste sostituire le traversine su alcuni tratti del binario. Treni a 180 chilometri orari non li vede passare nessuno. Sempre le solite littorine con andatura lenta.
Gli annunci roboanti in pasto a certa stampa, e la prosopopea di riscatto e trasformazione sono risultati essere formule vuote. Come sempre.
La stazione di Crotone, inoltre, continua a ritrovarsi con una biglietteria chiusa, il bar chiuso e una desolazione immane. La baraccopoli dei migranti, dentro l'area della stazione, restituisce l'immagine dell'abbandono amplificando oltremodo le responsabilità del management di Trenitalia, della politica e delle istituzioni, tutti responsabili dello scempio di un servizio pubblico, di un bene comune. L'infrastruttura ferroviaria crotonese non merita di restare in una condizione di vergognosa marginalità.

L'aeroporto
Si ritorna a volare all'aeroporto di Crotone. Era stato chiuso nell'ottobre 2016, qualche mese dopo il fallimento della società di gestione Aeroporto Sant'Anna spa.
Non erano valse a nulla le proteste della popolazione, le mobilitazioni in difesa dell'aeroporto che svolgeva, ormai, una funzione pubblica importante, riuscendo in parte a sopperire alle gravi carenze e al disagio infrastrutturale complessivo del territorio.
Il 1° giugno sono ripresi i voli per Pisa e Bergamo con cadenza trisettimanale, sempre con Ryanair, la compagnia low cost irlandese. Rispetto a prima si è perso il volo per Roma.
Non è soltanto questo. La Sagas spa, che controlla lo scalo di Lamezia, Crotone e Reggio, pare non avere definito un piano industriale per la gestione dei tre aeroporti.
E per Crotone, in particolare, il problema è sempre lo stesso. Si bruciano soldi pubblici senza alcuna garanzia di continuità nel tempo e il giocattolo finisce presto a incepparsi. In tanti fiutano un'apertura temporanea, giusto per il periodo estivo e poi si chiuderà, ancora una volta, bottega. Invece, questa importante infrastruttura necessita di un serio progetto industriale, un'idea solida di funzionamento a medio-lungo termine, un'analisi attenta dei costi e della gestione. Per questa motivazione, Regione e comuni devono incidere nella gestione – e non soltanto elargendo quattrini – facendo valere la quota pubblica nelle politiche gestionali e nelle strategie.

La rete stradale
C'è stato un gran parlare, negli ultimi tempi, della dorsale jonica Crotone-Catanzaro. Il 9 maggio l'Anas e Regione Calabria hanno presentato la variante al Megalotto 6-9 della statale 106. Prima ancora era scoppiata la polemica con Anas e Ministero perché si volevano dilapidare 150 milioni di euro per circa quattro chilometri di superstrada da Passovecchio a Poggio Pudano, con tanto di gallerie e viadotti. Un progetto da folli.
Una mobilitazione dal basso ha fatto saltare il progetto, spostando l'attenzione sulla citata variante.
La realizzazione della nuova statale 106, parallela alla costa e più interna, dovrebbe collegare lo svincolo di Simeri Crichi (Catanzaro) a quello di Passovecchio (Crotone) portando la distanza a soli 55 chilometri tra Crotone e Catanzaro, percorribile in 30 minuti. Il tracciato attraversa complessivamente cinque comuni della provincia di Crotone (Crotone, Cutro, San Mauro Marchesato, Roccabernarda e Mesoraca) e altrettanti della provincia di Catanzaro (Catanzaro, Simeri, Cropani, Belcastro e Marcedusa).
Il progetto, presentato con una certa enfasi alla Cittadella regionale dal presidente dell'Anas, Gianni Armani, e dal governatore, Mario Oliverio, si propone di togliere finalmente dall'isolamento una parte fondamentale della Calabria, ovvero la fascia jonica e i suoi abitanti.
Ma solo a parole perché denari non ne sono stati allocati. Allora di cosa si parla?



Il problema della viabilità stradale del crotonese assume sembianze parossistiche.
Non solo questo territorio non possiede un raccordo autostradale di collegamento, quanto la rete interna è a pezzi, grazie al passaggio di competenze dall'Anas alla Provincia.
Raggiungere Crotone è diventata ormai un'impresa titanica. Addentrarsi nella provincia è roba da gente tosta, tagliata per l'avventura.
Forse è il caso di smetterla con i grandi annunci e guardare al territorio con la legge morale.

Questione di soldi

L'isolamento del territorio crotonese ha origini antiche, roba del secolo scorso, quando nel feudo comunista i grandi denari democristiani non arrivano come altrove. Forse per questo è l'unica provincia calabrese non attraversata dall'autostrada.
Nel feudo comunista si campava con le industrie e tutto il resto, forse, non contava.
Di certo, quel che si aveva come strade, ferrovia e il porto, erano funzionali e con la necessaria manutenzione. Mitiche erano le strade che si asfaltavano in prossimità delle tornate elettorali. Adesso neanche le buche si riescono a chiudere. Dicono che non c'è trippa per gatti, ma qualcosa spinge a non crederci.
In un quarto di secolo hanno educato nell'austerità sindaci e presidenti, dirigenti tecnici e politici. O meglio, son rimasti dei privilegi in quella che volgarmente chiamiamo casta; invece, resta ben poco da gestire in direzione dei servizi pubblici e del benessere collettivo.
Sindaci e presidenti, dirigenti tecnici e politici hanno prestato il fianco ai piani di rientro, alla spending review, quasi fosse il prezzo da pagare alle oligarchie politiche romane.
Adesso il discorso cambia, perché un nuovo esperimento politico nazionale muove i passi da pochi giorni.
Il vecchio establishment va in pensione per il momento.
Le problematiche del territorio crotonese come dell'intero territorio meridionale, dovranno essere questioni prioritarie nell'agenda politica, se non altro per un dovere morale verso la popolazione.
Non sarebbe una pessima idea se i pentastellati ricordassero ai leghisti che da queste parti c'era anche una Cassa per il Mezzogiorno e che fecero sparire in terre padane.
Crotone, il crotonese, il Sud hanno bisogno di più soldi e meno parole per rimettersi in piedi: soldi per infrastrutture, per servizi e per migliorare la qualità della vita.
In sintesi: un grande progetto di ristrutturazione del territorio, con le braccia e le menti dei meridionali e, magari, trasformando il fatidico e agognato reddito di cittadinanza in reddito da lavoro.

ASSOCIAZIONE CULTURALE DI VOLONTARIATO
COTRONEInforma

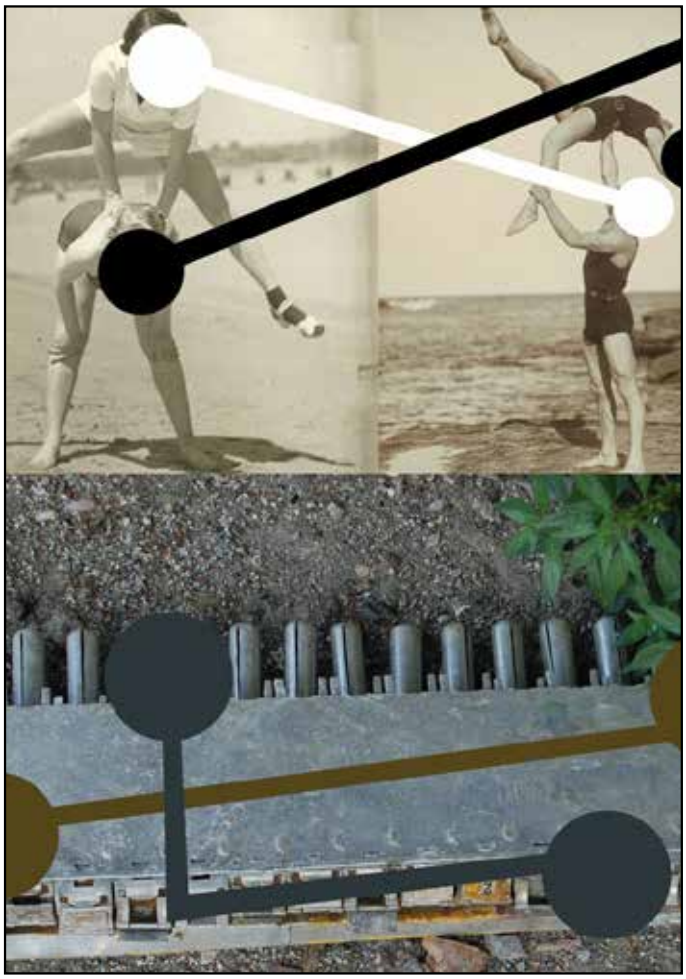
TRASPORTI E PRIVILEGI

CENTRI URBANI COSTIERI NEL RAPPORTO CON LE LOCALITÀ RURALI E PERIFERICHE

[Gianmarco Cantafio]

Come molte realtà del sud Italia, anche la Calabria viaggia a due velocità, ma a ben pensarci non è solo il sud a viaggiare a due velocità, questo dualismo si evidenzia magari con maggior vigore nei territori meridionali, ma è un fenomeno che interessa in lungo e in largo l'Europa.
Due velocità in termini di attuazione di piani strutturali, di investimenti di ammodernamenti, quindi due processi che viaggiano separati, pur agendo nello stesso contesto. A ben osservare il territorio calabrese abbiamo due coste, quella Tirrenica e quella Ionica, nella prima "sfrecciano" i treni ad alta velocità, pur se tale linea si ferma in Campania, sull'altra dorsale cigolano treni diesel. Passando al trasporto su gomma, abbiamo sulla costa tirrenica la Salerno Reggio Calabria, quasi del tutto ultimata, dall'altro versante ci si ritrova la SS 106 un'arteria che collega tutti i centri della costa ionica ma che soffre di restringimenti, tratti sconnessi, pendenze anomale e tutta una serie di problemi assai più peculiari per un tratturo o per una strada di campagna che ad una grossa arteria di traffico.
Queste le due velocità a livello regionale ma il fenomeno, nella sua complessità, si trasferisce quasi intatto nelle aree urbane con la storicizzata dualità centro periferia, anche qui la dotazione di servizi va scemando in maniera direttamente proporzionale alla distanza dal centro urbano, rade linee di autobus, soppressione di corse durante i fine settimana, soppressione di treni per pendolari.
La questione si fa più preoccupante, quando ad essere poste a confronto sono le aree costiere con quelle dell'entroterra, trasporto pubblico quasi inesistente, infrastrutture promesse da decenni e mai realizzate o cantieri interrotti e mai più ripresi per collegare i monti con i mari.
Questo scenario non serve solo a descrivere in cosa consistono le due velocità, serve molto di più a capire le dinamiche economiche da un lato e l'abbandono scientifico di ampi pezzi di territorio dall'altro. Intere aree vengono etichettate come di scarsa rilevanza economica, o a "scarsa competitività locale" quindi non meritevoli di investimenti infrastrutturali, ma in tutto questo il dato paradossale è che alcune di queste aree sub urbane, pur trovandosi nei corridoi preferenziali di investimento, sono considerate alla stregua di isolati abitati rurali dispersi sui monti.
L'incapacità delle amministrazioni locali ha giocato un ruolo chiave in questo processo di sdoppiamento, ma non è tutto imputabile solo alla negligenza delle giunte comunali o alla voracità di talune comunità montane. Questo poteva essere vero fino agli anni 90, ora il discorso è un po' più complesso e deve essere incentrato sui principi della sostenibilità economica dell'opera e del ritorno dell'investimento, che acuisce le due velocità, portando ad investire sulle aree maggiormente frequentate e taglia-

re quelle "improduttive", delegando nel caso dei trasporti, alla libera impresa privata (il caso delle autolinee che sostituiscono le corse dei treni sul versante ionico) o al trasporto individuale.
La rilevanza economica di un qualsiasi riassetto del territorio, da un punto di vista infrastrutturale, diventa la conditio sine qua non per operare e sbloccare situazioni paradossali quanto disastrose, il che spazza via la rilevanza sociale delle stesse opere.
Ma volendo, per un momento, ragionare all'interno di questa logica, ci si imbatte immancabilmente in un'altra serie di paradossi, che confermano l'interesse di mantenere la doppia velocità.
Uno tra questi è il mantra dell'incentivazione dell'economia derivante dal turismo, una serie di enunciazioni di intenti, tra i quali l'uso inflazionato della locuzione "rilancio", come se ci fosse mai stata un'epoca d'oro del turismo di massa nei territori del meridione (ad eccezione di alcune singolarità storiche). Nei fatti si usano gli strumenti della contrattazione per concedere cubatura edificabile per la realizzazione di resort e villaggi turistici, che storicamente non generano apprezzabili ricadute sull'economia locale.
Immaginare collegamenti stabili ed intermodali per connettere, non soltanto i centri abitati della costa, ma soprattutto l'entroterra con la costa, è ancora di là da venire. Il che amplia il paradosso e rende i claudicanti e incerti tentativi fin qui intrapresi, incoerenti con la rilevanza economica degli investimenti.
Fornire trasporti e vie di comunicazione accessibili e percorribili con vari mezzi in tempi ragionevoli è di per sé il miglior investimento per attrarre turisti di ogni genere. Ma soprattutto per cominciare a pareggiare le distanze tra le due coste calabresi e fra entroterra e costa.
Analogo discorso per quanto concerne la doppia velocità delle aree urbane, tessere una razionale ed efficiente rete di trasporti è fondamentale per scardinare l'isolamento sociale, per ridare dignità residenziale a periferie isolate e raggiungibili con i soli mezzi di trasporto individuali, in una parola riconnettere il centro urbano con la periferia, magari superando la definizione stessa di periferia, connotata con un senso di decadente inferiorità.
Scavando quindi nell'importanza del sistema infrastrutturale di trasporti, emergono le contraddizioni del tanto idolatrato "sistema paese" che tutto può essere tranne che un sistema scevro da particolarismi, se andiamo indietro nel tempo fin dai periodi del boom economico, vediamo come i sistemi di trasporto individuale e collettivo, siano stati, fino ad un certo punto, sviluppati in parallelo, per poi subire una differenziazione. Ma non basta, un trattamento differenziato del trasporto pubblico collettivo che veniva vi via ridimensionato in favore del trasporto individuale, ha creato accelerazioni nella dismissione del primo in favore del secondo, città e territori limitrofi invasi da automobili che scoraggiavano l'utilizzo dei mezzi pubblici da un lato,



e le privatizzazioni delle reti infrastrutturali che portavano i collegamenti su rotaia a far concorrenza ai collegamenti a corto raggio delle linee aeree dall'altro, hanno determinato l'attuale assetto dei trasporti.
Non è più contemplato il valore sociale del diritto alla mobilità, si preferisce il valore di scambio del servizio trasportistico.
Il servizio deve essere remunerativo per l'azienda che lo fornisce quindi non si investe nei luoghi nei quali la domanda è scarsa, o in quelle tratte poco remunerative o peggio ancora si operano tagli "strategici" per contenere le spese e garantire alti livelli di dividendi per gli azionisti.
L'aziendalizzazione del paese e la logica della convenienza economica ha accelerato la differenza di velocità tra aree limitrofe della stessa regione, creando di fatto situazioni nelle quali immaginare un reale sviluppo economico, connotato da sostenibilità non meramente finanziaria, ma soprattutto sociale ed ambientale, è tanto più assurdo quanto più le soluzioni proposte continuano ad essere incanalate nella stessa logica che ha acuito il problema.

IL SISTEMA CRIMINOGENO DELLE GRANDI OPERE

[Gennaro Montuoro]

Il recente *Contratto di Governo* siglato tra la Lega ed il M5S sacrifica in tutta evidenza il no al Terzo Valico della TAV sull'altare del Governo e del compromesso istituzionale.
Ci troviamo davanti alla classica retorica con cui in tutti questi anni i costruttori della mega opera ed il Partito Democratico hanno giustificato la realizzazione di una infrastruttura che più volte l'abbiamo definita inutile e dannosa per l'ambiente e per la salute delle comunità territoriali.
A ben guardare però ad essere stato sacrificato non è soltanto il no al Terzo Valico ma più complessivamente tutto il sistema delle grandi opere. Nel contratto di governo non si scorge nessuna critica a un sistema criminogeno utilizzato senza soluzione di continuità dai partiti e dai costruttori per attingere risorse infinite, produrre profitti da capogiro e ripulire - come una grande lavanderia - i soldi della criminalità organizzata, unico soggetto, è giusto ricordarlo, che in fase di crisi possiede le liquidità necessarie.
Questo meccanismo messo a punto diversi decenni fa nel Mezzogiorno è stato poi "esportato" e perfezionato per poter essere utilizzato nel sistema dei grandi appalti del nord Italia e in quelli europei.
A questo meccanismo criminogeno, al Sud si aggiunge anche la pessima qualità delle (poche) infrastrutture realizzate negli ultimi 60 anni e delle tante ancora incompiute. Solo per citare quelle più blasonate ricordiamo: la SA-RC, la SS106, le cosiddette "trasversali" (ad esempio quella delle Serre), il sistema portuale regionale, gli aeroporti di Reggio e Crotone e le tantissime opere cosiddette minori che per esigenze redazionali chiaramente non riportiamo.
La pessima qualità dei manufatti è diventato il "marchio di qualità" dei lavori in Calabria: cemento depotenziato utilizzato in diverse opere come ponti, cavalcavie, gallerie, o scorie cancerogene contenute nei materiali utilizzati per costruire case popolari, scuole e ospedali come nel caso di Crotone.
Addirittura abbiamo dieci chilometri della SA-RC, tra Mileto e Rosarno, sotto sequestro (ma aperti al traffico) perché a rischio smottamento; pare che in fase di progettazione e costruzione non furono presi in considerazione una serie di importanti fattori idrogeologici.
L'elenco di queste opere incompiute o mal realizzate è interminabile ma quello che a noi interessa mettere a nudo è il complesso sistema che lega nomi importantissimi dell'imprenditoria italiana ed internazionale (Asfalti Sintex, Astaldi, Condotte, Impregilo, Baldassini&Tognozzi, Toto, ecc.) al sistema dei partiti (e spesso dei sindacati); un meccanismo controllato e diretto dalle consorterie di 'ndrangheta che decidono tempi e modi di esecuzione delle opere.
Se la trafila dei dividenti è così articolata, perché intricata è la rete dei soggetti interessati, è chiaro che il costo delle opere deve essere necessariamente alto per poter lasciare "soddisfatti" tutti coloro che producono grandi profitti nel "sistema grandi opere".
Così, ad esempio, accade che il 3° macrolotto della SS106 (tratto Sibari – Roseto Capo Spulico) nei 38 km della nuova sede stradale attraverserà, devastandoli, ben 500 ettari di terreno - in buona parte già coltivati e quindi produttivi - con una grande colata di cemento e asfalto il cui costo complessivo si aggira su **1miliardo e 400milioni di euro**. Circa **37milioni di euro per ogni km realizzato!**
Non esiste al mondo nessuna opera infrastrutturale che abbia un costo unitario così elevato!
Da un punto di vista infrastrutturale, al di là delle comunicazioni altisonanti che hanno seguito l'approvazione del Piano Regionale dei Trasporti, l'intero entroterra calabrese versa in una condizione di completo isolamento, mancando o essendo insufficienti le infrastrutture ed i mezzi di trasporto pubblico in grado di garantire l'interconnessione tra "periferie" e "centro".

Anche questa, evidentemente, è una precisa strategia politica come lo è spostare l'asse degli interventi sul privato con finanziamenti a pioggia, sopprimere e depotenziare i servizi di trasporto pubblico (come ad esempio le linee a scartamento ridotto della Ferrovia della Calabria), implementare le autolinee in sostituzione dei treni per i pendolari, eliminare i finanziamenti ai comuni per il trasporto locale o, ancora, promettere la costruzione di nuovi ed inutili aeroporti (come quello di Scalea e Cassano) e l'incremento dei posti barca perché – secondo l'assessore Russo – bisogna dare delle risposte ad "*un'emergenza tutta calabrese*".

Sono tutte precise strategie politica che potenziano gli interessi delle multiutility regionali dei trasporti che da sempre privilegiano un sistema di mobilità – quello su gomma e a diesel - altamente impattante sia in termini ambientali che in termini di salute e di qualità della vita dei cittadini e delle intere comunità locali.
Un recente studio pubblicato in Francia dall'Agenzia Nazionale di Salute Pubblica mette in risalto alcuni dati sconvolgenti circa le morti per cancro.
Fra i diversi determinanti socio-sanitari analizzati anche il luogo di residenza conta molto; vivere ad esempio in prossimità di strade altamente trafficate o luoghi inquinati sono altrettanti fattori di rischio che possono avere effetti devastanti sulla salute dei cittadini. Un recente studio di Lancet, che ha avuto una larga eco sulla stampa italiana e internazionale, ha messo in evidenza che vivere vicino alle strade principali aumenta significativamente il rischio di malattie neurologiche. E non sono certo i ricchi a vivere costantemente esposti a smog e clacson. Inoltre, più i soldi mancano e meno si fanno visite mediche, e anche qualora si facciano spesso non ci sono le risorse per curarsi o, come nel caso calabrese, mancano proprio le strutture sanitarie adeguate ed una buona mobilità che permetta di spostarsi dalle periferie verso i centri sanitari.
Continua quindi a crescere tra la popolazione il disagio legato all'impossibilità di vedersi garantito il diritto alla mobilità che, inevitabilmente ed in forma indiretta, colpisce anche il diritto allo studio, allo svago ed al tempo libero e, come abbiamo visto, colpisce fortemente il diritto alle cure ed alla prevenzione.
A risentire di questo sono sostanzialmente tutti quei soggetti che si trovano in basso nella piramide sociale e che quindi tra le tante privazioni c'è anche quella di non potersi permettere un mezzo individuale di trasporto.
Quest'ultimo aspetto colpisce con particolare brutalità gli anziani e fra loro quelli con problemi di deambulazione.
Interrogarsi oggi su una forma di mobilità che sia al contempo ecologicamente orientata e socialmente efficiente, è necessario e non più rinviabile.

Ma occorre, come primo atto, rifiutare radicalmente i piani nazionali e regionali dei trasporti che hanno alla radice una logica fondativa imposta dal Capitale delle grandi opere e che hanno, se ancora non fosse del tutto chiaro, come orizzonte unico il profitto e come contropartita servizi pubblici inefficienti ed ecologicamente e socialmente impattanti.
Questo rifiuto deve avere come orizzonte possibile la capacità di intaccare i meccanismi di accumulazione capitalistica che spesso nel Mezzogiorno si riproducono sotto forma di politiche neocoloniali di devastazione e saccheggio dei territori attraverso vere e proprie forme di accumulazione per esproprio.
Se i trasporti devono essere al servizio delle comunità è da lì che bisogna (ri)partire costruendo collettivamente scenari che promuovano un nuovo governo autonomo dei territori e che abbiano come elemento strategico le reali istanze, i concreti bisogni e i tanti desideri delle comunità territoriali spesso in conflitto con le istituzioni per vedersi riconosciuta la propria capacità di autodeterminarsi.
Questa è l'unica pratica che ci sembra oggi percorribile perché non esiste nessun intervento statale o regionale che possa dare risposte adeguate alle richieste di mobilità provenienti dai vari territori e dalle tante periferie regionali. Gli strumenti della pianificazione istituzionale non hanno, per loro natura e fine, una visione complessiva dei meccanismi e dei mutamenti sociali in atto perché la propria *mission* è quella di tutelare e dare risposte esclusivamente alle lobby economico-imprenditoriali. Abbiamo invece visto che nessun intervento può essere plausibile se non ha la capacità di dare risposte concrete alle esigenze di mobilità delle comunità locali i cui interessi sono diametralmente opposti a quelli del capitale.

LA POLITICA DEI TRASPORTI NEL SUO QUADRO EUROPEO

[Paolo De Marco]

In Italia la questione della mobilità delle persone e delle merci ricade nel settore delle infrastrutture del trasporto e della logistica. Questo settore è fortemente condizionato dalle politiche e dalle direttive adottate al livello europeo.

Il Trattato di Funzionamento della UE al suo Articolo 100 prevede: «una politica comune dei trasporti (che) consiste nel preservare la concorrenza e garantire nel contempo la libera prestazione di servizi. Ciò richiede l'armonizzazione delle norme tecniche, amministrative e di sicurezza, essenziale per conseguire l'interoperabilità dei diversi sistemi ferroviari nazionali. Anche le misure di protezione dell'ambiente o dei consumatori possono richiedere una certa armonizzazione, onde evitare distorsioni della concorrenza e facilitare l'acceso di nuove imprese.»

Si aggiunge che nel suo «Libro bianco del 2011 dal titolo "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" [COM(2011) 0144], la Commissione ha fissato l'obiettivo inteso a garantire che, entro il 2050, la maggior parte del trasporto passeggeri a media percorrenza si effettui per ferrovia. A medio termine (entro il 2030) la lunghezza della rete ad alta velocità dovrebbe essere triplicata e si dovrebbe mantenere una fitta rete ferroviaria in tutti gli Stati membri. A lungo termine, si dovrebbe completare una rete ferroviaria europea ad alta velocità.»

In effetti, la problematica del trasporto ferroviario è emblematica della logica europea che prevale nell'intero settore. Così, il quarto pacchetto ferroviario del 2016 spinge a favore di una rapida armonizzazione delle norme assieme all'apertura completa alla concorrenza entro il dicembre 2019, ed entro il 2026 per il traffico regionale. In Francia, il governo Macron decise di accelerare la messa in opera di questa politica aprendo totalmente la SNCF alla privatizzazione. Fu questa decisione a provocare la serie di scioperi dei lavoratori del settore insieme alla rogna dei cittadini, dei funzionari e degli studenti tutti fortemente attaccati al concetto dei servizi pubblici di accesso universale offerti da aziende statali.

In termini di trasporti, la UE distingue 4 settori, il trasporto aereo, ferroviario, marittimo e le vie navigabili interne. Questa settorializzazione non crea difficoltà particolare per l'armonizzazione delle norme (sistemi di gestione, sicurezza, ecc.) Invece, diventa fortemente debilitante nel quadro della concorrenza intesa come risultato benefico della privatizzazione, a dire vero neoliberale e speculativa. Se il sistema logistico europeo fu ideato in Italia, è chiaro che nel nostro Paese la privatizzazione del settore dei trasporti iniziò prima e assume una estensione e una frammentazione intra-settori più vasta. Per colmo, l'apertura alla concorrenza distingue tra rete e servizi. La prima è lasciata in carica dello Stato perché richiede investimenti sul medio e lungo termine.

In termini socio-economici, le infrastrutture dei trasporti e della logistica esibiscono un forte carattere strutturale. Nell'era della globalizzazione, la questione della captazione dei flussi di merci e di passeggeri diventa ancora più determinante.

Nonostante l'organigramma multinazionale delle grandi aziende, possiamo assumere che la formazione del valore di scambio delle merci avviene nel quadro di una data Formazione Sociale. La grande questione della pianificazione strategica riguarda dunque la strutturazione più geologicamente adeguata ed economicamente ottimizzata delle reti dei trasporti. Ad esempio, i pii auspici della UE a favore del trasporto ferroviario sono fortemente legittimati con una narrazione climatologica spesso fuori luogo ma sempre pronta a demonizzare il CO2 ed a disincentivare il consumo di massa. Per fortuna, tiene anche conto dei gravi danni causati dalle particelle fine in ambito urbano. Basta guardare all'evoluzione demografica, all'andamento del PIL regionale ed all'evoluzione relativa dei settori economici per capire il tragico fatalismo statistico e socio-economico indotto dalla privatizzazione ad oltranza, fenomeno aggravato nelle regioni già periferiche come la nostra Calabria.

Il Piano Regionale dei Trasporti calabrese (2016) prospetta un calo demografico per il 2065 di 400 000 abitanti rispetto al 1.958.238 residenti del 2013. (p.76, Cap. 2) Aggiunge: «Con riferimento all'anno 2012, il PIL per abitante è pari ad appena il 64,4% di quello nazionale e al 95,5% di quello meridionale.» (p.88, Cap 2). Nota, inoltre: «La quota più rilevante delle imprese attive, valutate come numero di imprese attive registrate presso le Camere di Commercio, è quella del settore della distribuzione commerciale (34,4%), seguito dall'agricoltura (19,7%), dalle costruzioni (13%), dall'industria manifatturiera (8,2%) e dai servizi di alloggio e ristorazione

(7,1%) (Unioncamere, 2013).» Gli spostamenti sono pure condizionati dalla realtà demografica e geologica esistente strutturata dai principali centri urbani dispersi nelle cinque provincie calabre. Fa da padrone l'autovettura privata ed il trasporto collettivo su gomma, rispettivamente per spostamenti/giorni 64% e 16%. Nonostante la retorica europea, il trasporto collettivo su ferro rimane stabile ad un misero 1%. La deregolamentazione e le privatizzazioni peggiorano la cosiddetta «questione meridionale». Per fare la differenza, basterebbe organizzare la Città di Reggio Calabria come un autentico centro tecno-metropolitano, incrementando simultaneamente le partenze ferroviarie dal Porto di Gioia Tauro verso il Nord Italia, quindi verso Amburgo irrigando nel contempo tutta la Mitteleuropa. Invece, la Calabria, come il Sud, non riceve gli investimenti dovuti.

Per sottolineare l'irrazionalità di queste scelte politiche, basta ricordare che le privatizzazioni portano solo una tantum nelle casse del Tesoro, rinunciando così, a favore dei privati, agli ingenti profitti e dividendi annui. Inoltre, in un'era di disuguaglianze crescenti, si trasformano gli utenti dei servizi pubblici in clienti, solo degni di attenzione quando sono solvibili. Spesso la privatizzazione si fa contro la rappresentanza sindacale dei lavoratori (dunque contro la democrazia sociale), favorendo così la crescita della precarietà e della disoccupazione.

Perciò, non possiamo tacere la relazione tra privatizzazione e degrado delle reti e dei servizi con il drastico aumento degli incidenti. Malgrado l'insegnamento impartito dal clamoroso fallimento californiano di Enron (2001), con l'egemonia del capitale speculativo di corto termine, lo Stato, ovvero i contribuenti, conserva gli oneri infrastrutturali più costosi, trasferendo la gestione dei servizi più redditizi al privato. Non fu mai chiesto al privato di garantire livelli equivalenti di servizi al livello nazionale in modo da palliare le disparità territoriali. Sarebbe dunque il caso di imitare i parlamentari francesi e chiedere un'inchiesta parlamentare sulla pertinenza socio-economica e sui risultati effettivi del doppio processo di deregolamentazione e di privatizzazione. Sottolineo che la Costituzione prevede una economia mista con la garanzia statale degli interessi nazionali e dell'utilità sociale.

In conclusione, notiamo che la geografia socio-economica non è identica da nazione a nazione: le distanze da percorrere e dunque il mix funzionalmente ottimizzato dei mezzi di trasporto sono diversi nel vicino Esagono e nella nostra Penisola. Sopratutto, la gestione pubblica dei 4 settori dei trasporti permetterebbe una pianificazione socio-economica più razionale, liberata dalla doppia e debilitante logica del mercato speculativo e della fatalità statistica auto-avverante. Il caso delle ferrovie e delle autostrade francesi o italiane dimostra come una tale gestione pubblica fondata sulla perequazione dei ricavi finanziari permetterebbe di azzerare i debiti, di modernizzare le reti e di incrementare i servizi ai cittadini-utenti senza sforzo particolare.

Il testo completo di note si può consultare su: *www.cotroneinforma.org* e *www.rivincitasociale.altervista.org*

VERSO IL FUTURO - BEVETENE TUTTI

[Peppe Guarascio]

Nell'articolo *Ritorno al passato - Bevetene tutti*, *Cotroneinforma 133,* si segnalavano gli aumenti che avrebbero complessivamente colpito i cittadini con l'approvazione del nuovo piano tariffario del Servizio Idrico Integrato per l'anno 2017.
All'atto della stesura del pezzo non avevo inteso quali fossero le motivazioni che avevano condotto a tale scelta. Come sempre però, approfondendo le tematiche si scorge sempre più in profondità. Quindi devo in parte rettificare le affermazioni dell'epoca quando si diceva «*Prescindendo da quali siano le motivazione che hanno condotto a tale scelta, che definirei azzardata*».
Lo scaglione di tariffa agevolata ridotto a 30 mc annui era sostanzialmente figlio di decisioni politiche dei governi nazionali e delle tariffe e metodi tariffari fissati dalle autorità competenti in materia (ieri AEEGSI, oggi ARERA). In pratica le normative nazionali fissano in 50 litri/abitante/giorno (18mc annui) il quantitativo minimo vitale, ma la tariffa si applica all'Utente Finale non al "singolo utente o a plurimi utenti domestici" così da creare una clamorosa e, forse voluta, discriminazione. Cioè scompaiono i 50 litri a persona!
[…] Nella realtà lo scaglione di tariffa agevolata viene fissato per nucleo familiare (utenza) e non persona, questo crea una situazione discriminante perché c'è qualcuno che beneficia in misura maggiore della tariffa agevolata, i nuclei meno numerosi, e altri, i nuclei più numerosi, che ne beneficiano in misura minore con conseguente maggior costo del SII […] L'unico effetto discriminatorio di una tariffa è la differenza di costo immotivata. Le tariffe applicate sono discriminatorie […]
a. **maggior costo per le mono famiglie,** dovuto al fatto che la cifra fissa è a carico di una sola persona (più alta la cifra fissa più alto il maggior costo)
b. **maggior costo per le famiglie con più di tre persone** perché, essendo la tariffa modulata, con incremento della tariffa per scaglioni, più alto è il totale dei consumi più alta è il costo per singolo utente/abitante […] Fonte *www.forumbenicomuni.org/le-tariffe.html*
Il nuovo piano tariffario approvato con Deliberazione della Giunta Comunale n° 27 del 01/03/2018 prova a riparare a tale discrasia innalzando la quantità da computare come Tariffa Agevolata a 55 mc annui anche se raddoppiandone il costo a mc.
Sostanzialmente si riequilibra in qualche modo verso una maggiore equità. È solo un primo passo.
Speriamo vivamente che il nostro articolo abbia contribuito a toccare le corde giuste.

PSC

[Peppe Guarascio]

Prendiamo spunto da un recente articolo di stampa nel quale sostanzialmente si riferisce della richiesta della Giunta Comunale di Cotronei sulla PROPOSTA AL CONSIGLIO COMUNALE DI ADESIONE AL PRINCIPIO "CONSUMO DI SUOLO ZERO e si riconosce il valore strategico, anche dal punto di vista ambientale, del Piano Strutturale Comunale, il nuovo strumento urbanistico.
Il principio "Pianificazione a consumo di suolo zero" si riferisce alle modiche apportate alla legge Regionale n° 19 del 2002, la Legge Urbanistica Regionale, in cui sono stati modificati articoli che tendono appunto a tale principio generale.
Premettendo che le modifiche alla legge urbanistica regionale hanno avuto una gestazione lunga e conflittuale tra regione, sindaci e ordini professionali non di poco conto, bisogna riconoscere che almeno il "principio" rimane assolutamente condivisibile.
La richiesta di giunta è motivata vista la adozione, a quanto pare a breve, del nuovo strumento urbanistico. La ricognizione delle volumetrie utilizzabili in funzione di quanto stabilito dal previgente PRG è anch'essa una buona nuova e tutto ciò non può che farci piacere.
Ma come al solito siamo utopici e sfrontati. Vogliamo sempre l'impossibile.
È percorribile la strada della revisione delle aree urbanizzabili identificate con l'ultima variante al PRG?
O quantomeno possono essere compensate quelle aree *abusivamente* trafugate ad altro uso.
Chiunque conosce come si sia proceduto per l'identificazione delle aree destinate ad essere poi riclassificate, fortunosamente, come urbanizzabili. Si è mappato l'affresco di un leopardo.
Perché non farsi promotori di una vera ed equa rivoluzione urbanistica utilizzando lo strumento della compensazione ambientale così come citato nella Delibera di Giunta: **Tale principio rappresenta un obiettivo più apprezzabile ed auspicabile per i comuni che, nel suo perseguimento, si prefiggono di non utilizzare ulteriori quantità di superficie del territorio per l'espansione del proprio abitato, superiori a quelle già disponibili ed approvate nel previgente strumento urbanistico (P.R.G.), ricorrendo eventualmente ad interventi di compensazione ambientale, intesa quale deimpermeabilizzazione di aree di pari superficie.**

CAMPLUSILA NATURA. SCOPRIRE SE STESSI IN UN'AVVENTURA!

VILLAGGIO PALUMBOSILA, 24 GIUGNO - 1 LUGLIO 2018

[Carmen Fiore]

Il 24 Giugno, immersa nel Parco Nazionale della Sila, si terrà la 2° edizione dell'unico campus per il Sud Italia dedicato ai bambini ad alto potenziale cognitivo. Un format originale che unisce multimedialità, competenze nell'ambito della comunicazione, connessione con la natura, acquisizione di stili di vita sani e lo studio delle intelligenze umane con particolare attenzione a quella emotiva. Per orientare i bambini alla felicità e allo sviluppo del proprio potenziale.

Cosa s'intende per alto potenziale cognitivo o plusdotazione?

Secondo Stern, l'inventore del test d'intelligenza, in media un individuo ha un Q.I. di 100. Eppure, non è per tutti così. Il 5-8% della popolazione scolastica ha un QI più alto. La plusdotazione, però, è data da un insieme di fattori e caratteristiche che non può essere riassunta in un'unica definizione e solo in un QI alto. C'è, infatti, anche il talento artistico, musicale, visivo-spaziale, dell'intelligenza pratica. Ogni individuo è un essere umano a sé con il proprio vissuto, la propria storia familiare, il proprio corredo genetico e la propria collocazione nel Mondo e nella società. Tutti fattori che influenzano la crescita, lo sviluppo della persona e del suo potenziale cognitivo. L'essere particolari, rende i plusdotati vulnerabili e richiede l'utilizzo di uno stile parentale, di un'educazione e di un metodo d'insegnamento e di counseling particolare per sviluppare appieno il loro potenziale. I bambini plusdotati mi ricordano la Sila, un luogo dalle grandissime potenzialità, spesso non capito e non valorizzato. Infatti, questi bambini, molte volte non vanno bene a scuola perché si annoiano, non riescono a integrarsi con i pari perché mancano loro gli stimoli giusti e un approccio didattico e pedagogico che valorizzi il talento del singolo e non l'omologazione. Connessione con la Natura. Multimedialità. Divertimento. Da queste riflessioni ho ideato il campus: immerso in un parco naturale, con un approccio olistico e sistemico verso la vita, le relazioni e l'apprendimento. Grazie a una didattica inclusiva e multidisciplinare, i ragazzi coopereranno alla realizzazione di progetti professionali dove ognuno potrà ritagliarsi il proprio ruolo e dare valore aggiunto al gruppo. Saranno stimolati con esperienze dirette e lavoro sul campo, affiancati da professionisti che soddisferanno la loro sete di sapere e sperimentazione. Il tutto, mentre passeggiano nel bosco, visitano luoghi incantevoli, si cimentano in gare gastronomiche, interagiscono con animali, si confrontano con la vita di montagna, lavorando su se stessi attraverso percorsi di coaching.

I Partner

Quest'anno CampluSila Natura si arricchisce di partner. Tra questi, *CotroneInforma*, che pubblicherà gli articoli dei ragazzi del corso di giornalismo. Al direttore Pino Fabiano chiediamo **"I ragazzi del campus non sono calabresi e non sono mai stati in Sila, su cosa consiglieresti loro di focalizzare l'attenzione per la stesura di articoli con connotazione territoriale rilevante?**

R. - Sulle specificità della Sila e negli aspetti riguardanti la biodiversità, facendo emergere gli elementi di diversità che i ragazzi troveranno nel confronto con i propri territori di provenienza.

Da Cotronei a Piacenza per incontrare l'editore e curatore d'arte Loris Zanrei, fondatore della casa editrice LZ indipendent Art e dei magazine online Arting News e Diciotto. **Come mai hai deciso di accettare questa partnership?**

R. - Perché mi è piaciuta da subito, ha a che fare con bambini e ragazzi, sono sensibile verso questo tema, sono stato un bambino ipersensibile e ho toccato spesso con mano il disagio di crescere. Parlarne e capire da vicino questo tema è, comunque, per me una crescita.

Da Piacenza alla provincia di Catanzaro, con Martina Costanzo, educatrice cinofila ThinkDog che, insieme ad Angelo Lucia, guida escursionistica Aigae condurrà i ragazzi in un'escursione teatrale con videomaking con lupo cecoslovacco per la creazione della campagna pubblicitaria del corso di comunicazione. **Quali sono gli obiettivi di questa giornata?**

R. - Far mettere i bambini nei panni del Lupo per permettere loro di comunicare con una specie diversa. Loro hanno la capacità di arrivare a questa consapevolezza e connettersi con i cani perché sono più semplici, diretti, senza falsi miti. E potranno tramandare agli adulti quello che hanno imparato e provato passando del tempo con questo cane che ha molti atteggiamenti propri del suo progenitore: il lupo.

Le interviste continuano sui media del progetto e su *www.cotroneinforma.org*. Se volete saperne di più sul CampluSila Natura, iscrivere i vostri ragazzi o proporre nuove idee: *www.sobjective.it/camplusilanatura*

RISCOPRIRE LA BELLEZZA

UN VIAGGIO ALLA SCOPERTA DEI PAESI DELL'ACCOGLIENZA, DELL'ASCOLTO E DELLA RECIPROCITÀ

[Dario Vincenzo Grassi]

Reggio Emilia, domenica 27 maggio, il *Bar 141 café* ospita l'associazione: "Il laboratorio di idee". Nostri conterranei originari di Cutro o emigrati dalla cittadina che vanta la maggior presenza sul territorio di Reggio Emilia da sempre, organizza un evento di spessore artistico di rara bellezza carico di significati. Il poeta saggista Giuseppe Condello offre dei versi inediti di rara bellezza, lo scrittore Pietro Criaco ha scelto l'evento per presentare il suo ultimo libro *Via dall'Aspromonte*, dove storie di lotte e tenacia vogliono essere un invito a non abbandonare mai i propri sogni. "Voci di periferia" non può che consigliare la lettura delle opere degli autori intervenuti. Il musicista-ricercatore Pierluigi Virelli ha offerto un "viaggio" nella storia dei suoni, delle armonie e della cultura strumentale calabrese che, come ha spiegato lo stesso, trova attraverso la sua liuteria antica l'universalità dei suoni patrimonio di tutti i popoli. I presenti sono stati rapiti dalla bellezza delle armonie, dall'aspetto di alcuni strumenti rari, antichi, che sapientemente accarezzati dalle mani e dall'anima di un musicista di rara sensibilità, producevano imperitura bellezza. Pierluigi Virelli è sicuramente un artista da conoscere. Il nostro giornale è stato invitato dal presidente dell'associazione "Scandale in Emilia", Sarino Trivieri, persona attenta alla promozione di attività culturali, che ci auguriamo possa riuscire a proporre all'interno della sua associazione eventi di una certa caratura, perché Cutro o Scandale, ma la Calabria nel suo insieme, possiedono una storia, una bellezza, una sensibilità, rara e che ci auguriamo possano essere diffusa e condivisa il più possibile. Noi con questo piccolo articolo, di un piccolo giornalista, vogliamo fare la nostra parte: noi c'eravamo! Appaiono ovvie le ragioni per dedicare un articolo a tale evento; eppure non è così, una nota di rammarico si avvertiva tra i presenti per l'assenza della stampa locale.

Tra gli illustri ospiti, il poeta saggista Giuseppe Condello ci ha deliziato con uno scritto inedito, lo scrittore Pietro Criaco ha presentato il suo ultimo libro e con fierezza ha raccontato la tenacia necessaria per inseguire i propri sogni e, per chiudere, il musicista-ricercatore Pierluigi Virelli ci ha portato per mano in un viaggio nella musica rurale più antica che ancestralmente ha aperto il cuore e la memoria di quanti incantati ci siamo fatti portare nella parte più profonda della nostra anima. Nando Rinaldi, già direttore Istoreco e oggi presidente dell'associazione "Diritti e Libertà" di Reggio Emilia, ha concluso con pregevoli riflessioni sull'importanza della conoscenza e della condivisione, ringraziandoci per l'invito. I ricordi ci hanno sommerso... in un rito collettivo. Gli occhi lucidi e attenti nell'ascolto di tanta bellezza. Perché questo vogliamo essere, uno strumento per riscoprire la bellezza, la nostra bellezza.

Alla fine del pomeriggio, un amabile confronto con gli ospiti. La mattina del 28 maggio, "Il laboratorio di idee" ha portato il musicista Pieluigi Virelli presso due scuole primarie di Reggio Emilia, la M. L. King e la G. Verdi, per due conferenze musicali che i bambini e le insegnanti hanno apprezzato molto. Tali incontri sono stati possibili grazie al lavoro e alla tenacia di due insegnati, Gina Liperoti della M. L. King) e Maria Procopio della G. Verdi, entrambe di Cutro e da molti anni insegnanti nelle scuole di Reggio Emilia. Rammarico per non avere avuto l'attenzione della stampa locale.

Il filo di cui all'inizio va tessuto... e la sfida è continuare a farlo. Oggi non è solo un'*esigenza* degli organizzatori e degli appassionati ma è una necessità, per ridare dignità a una *comunità ferita*. Nelle origini del progetto - come ci dice Palmina Perri, tra le organizzatrici dell'evento - c'è un gruppo di amici che hanno in comune l'amore per la bellezza e l'arte in ogni sua espressione e, dopo un lungo confronto, decidono di buttarsi in un'avventura, creare momenti di condivisione, di conoscenza e di confronto, partendo dalle nostre origini, attraverso suoni antichi, storie che raccontano luoghi cari, sentimenti universali, attraverso un viaggio interiore e fisico, di chi, come gli ideatori, ha dovuto lasciare la propria terra per necessità o scelta, e oggi dopo essere cresciuto si trova ad essere nuovamente straniero nella propria città. La scommessa è quella di ripartire da noi, legittimando la nostra esistenza e quella di un intera comunità, e ciò attraverso la bellezza.

Voglio concludere questo articolo senza alcuna riflessione personale, dopo tutto non è sempre utile parlare o raccontare le proprie sensazioni, opinioni e stati d'animo. Questa esperienza la dedico all'ascolto, sì, proprio così! Ho colto l'occasione per ascoltare la comunità presente, dare spazio e voce alla stessa sul nostro giornale. Ricordando a me stesso e forse ad alcuni lettori che ascoltare è un atto di apertura indispensabile per chi vuol capire il perché una comunità oggi si senta ferita, e da cosa o da chi. Il perché le origini e le culture, patrimonio inestimabile di ogni popolo, spesso vengono messe in cantina o disconosciute da una modernità che andrebbe anch'essa ascoltata, capita. Non resta che auspicare un futuro di accoglienza, ascolto e reciproco scambio.

STRAMBOTTU

[Giuseppe Mario Tripodi]

Strambottu, o **Strammottu** per via dell'assimilazione progressiva, è parola dalla inequivocabile radice romanza (francese antico **estribot**, provenzale **estrabot** o **estrambot**, castigliano estrebot-e) che indica la chiusa o, a volte, il prologo dissonante di una strofa poetica; donde un possibile legame con **strambo**, stravagante, e **strabico**, che guarda storto, la cui radice riconduce all'avverbio latino **extra**, fuori, contenuto nella radice di tutte le parole accennate.

La parola, diversamente declinata dal punto di vista morfologico, la ritroviamo in quasi tutti i dialetti italiani tanto che alcuni studiosi hanno immaginato un viaggio di disseminazione lessicale dalla Francia alla Sicilia al seguito delle truppe normanne.

Chi ne ha studiato sistematicamente il contenuto (un'ottima sintesi in Alberto Maria Cirese, *Ragioni metriche*, Palermo 1988, pp. 35-153) ha distinto una fase medievale degli strambotti e dei loro fratelli romanzi, nella quale <<non indicano mai materia e contenuti lirico-amorosi>> (Cirese, p. 110), e una dal Rinascimento in avanti nella quale questi aspetti sono prevalenti.

Questa netta divisione ci aiuta a collocare <<*u strambottu*>> calabrese nella fase medievale di questa storia dato che esso non ha mai contenuto amoroso e non è mai appendice di altri versi organizzati dal punto di vista metrico.

Strambottu in calabrese significa allusione malevola, onde uno che *jetta strambotti* si aspetta che, in un uditorio variegato, a molti risultino incomprensibili ma che tali non siano per le persone a cui lui vuole far sapere che lui conosce le realtà, in genere imbarazzanti per il l'interlocutore, che sta dietro le parole pronunciate.

Jettari, accoppiato a strambotti, fa pensare per il significato al verbo greco *pro-ballo* che significa getto un ostacolo davanti a chi mi ascolta ed è legato all'agone sapienziale in cui i duellanti si sfidavano a colpi di allusioni e indovinelli.

Ma nella Calabria tutta, Rohlfs erroneamente lo limita alla provincia di Cosenza e alla Calabria media, il verbo derivato, **strambottiari**, rappresenta un *unicum* nel panorama delle lingue romanze: convince poco il significato di Rohlfs (<<rimproverare con parole frizzanti, motteggiare>>) specialmente per la Calabria meridionale ove il significato più corrente e accettato è quello, già accennato,

di <<alludere a qualcosa che non tutti devono sapere>> per provocare la reazione di stizza o di tacita accoglienza.

L'aggettivo rohlfsiano <<frizzante>> piace a Damiano Bova che, nel suo *Dizionario etimologico del dialetto bivongese* (Reggio Calabria 2017), lo accoglie alle voci *Strambotta*, *Strambottijara* ma introduce anche insinuazione, battuta indiretta fatta in obliquo, fare battute provocatorie, soffuse di malizia, di cattiveria che sono esclusive nella fraseologia allegata al lemma: *nci jettau a strambotta*, gli ha fatto capire tutto indirettamente, *idu jetta sempa strambuotti*, lui fa continuamente insinuazioni.

UNA STAGIONE DA INCORNICIARE PER L'ASD COTRONEI 1994

Dopo la vittoria del campionato di promozione della passata stagione, primo anno in Eccellenza per questo Cotronei, che da matricola supera tutte le aspettative e si piazza al secondo posto in classifica. Cambio di rotta con mister Morelli in panchina dopo poche giornate dall'inizio, e subito ottimo risultato per i giallorossi che sono riusciti a collezionare una scia di vittorie che li ha portati fino al raggiungimento dei playoff che potevano portare alla serie D. A concludere questa stagione è stato proprio il match contro l'Acri che, superando i nostri per 3 a 1, si è portato alla fase successiva dei playoff, facendo svanire ogni possibile scenario targato Serie D per il popolo giallorosso. A tutti comunque i complimenti per una stagione che resta sicuramente da incorniciare e dalla quale si può ripartire alla grande in futuro.

LA TERZA CATEGORIA DEL REAL COTRONEI 2009

Poche settimane fa, dopo una grande stagione, si è concluso il campionato di terza categoria per l'anno 2017-2018 del Real Cotronei 2009. La squadra, composta tutta da ragazzi del posto, ancora una volta, sotto la guida del Mister Salvatore Papallo, ha saputo dimostrare quanto importante sia l'attività sportiva in una società piccola come la nostra, nonostante, non sempre, vengano raggiunti i risultati sperati. Il campionato infatti, iniziato nell'autunno del 2017, è stato caratterizzato dapprima da una partenza positiva per il Real Cotronei 2009, poi ha registrato una fase piuttosto negativa a metà stagione e una ripresa a fine stagione, che non ha concesso tuttavia l'accesso ai play-off, obiettivo da tutti agognato per quest'anno. Il risultato raggiunto resta però importante se si tiene in considerazione tutto il percorso del Real Cotronei 2009. Il progetto infatti, che ha preso vita tre anni fa dall'audacia di quattro ragazzi, Rosario Cavallo, Salvatore Papallo, Domenico Scavelli e Domenico Cortese, non nasce con l'intento di raggiungere grandi mire sportive, ma con un semplice scopo aggregativo e sociale, come una squadra autogestita e partecipata, con il semplice supporto di persone esterne e appassionate di calcio come Giovanni Bitonti e Francesco Guzzi e da sponsor locali vari. Così il Real Cotronei 2009 è riuscito a dar vita ad un modello di calcio diverso, non mezzo per profitto ma strumento di partecipazione e aggregazione. E, per questo, gli va riconosciuto molto. Per l'esempio morale ed educativo dato.

"Non c'è altro posto del mondo dove l'uomo è più felice che in uno stadio di calcio", diceva Albert Camus. E proprio questa frase, racchiude al meglio l'attività calcistica e gli scopi da sempre perseguiti del Real Cotronei 2009.

LA BLUE ANGELS VOLLEY ACADEMY COTRONEI PROMOSSA IN SERIE D

Risultato storico per la Società pallavolistica Blue Angels Volley Academy di Cotronei, che in sole due stagioni consecutive è riuscita a conquistare l'ambita promozione nella serie D regionale. Solo lo scorso anno la squadra, allenata dal tecnico crotonese Antonio Muto, aveva ottenuto la promozione in 1^ Divisione senza mai perdere una partita. La tenacia, il duro lavoro e il profuso impegno della Società del Presidente Tony Silvestri, hanno portato, in brevissimo tempo, la squadra a posizionarsi nel panorama pallavolistico regionale.

Il 26 maggio scorso si è disputata, presso la palestra comunale di Cotronei, l'ultima partita dei play off contro la formazione lametina della Pink Volo, dove ha avuto la meglio la compagine di Cotronei al tie-break, dopo una partita giocata al cardiopalma, in una cornice formata da un pubblico sempre presente e caloroso che ha sostenuto la squadra per tutta la stagione, sia in casa che in trasferta.

La squadra si è distinta in campo per l'ottima pallavolo giocata ed i talenti annoverati tra le proprie fila: Secreti Marisa (capitano), Colacino Maria Carolina, Vrenna Carmen, Cortese Francesca, Urso Federica, Zurlo Alessandra, Colacino Letizia, Curcio Michela, Sacco Valentina, Marino Federica, Barletta Ginevra e Lucente Antonia.

Ottimi i risultati raggiunti dalla Blue Angels anche nel settore giovanile. La Società ha partecipato ai campionati Under 13, Under 14 e Under 16 riuscendosi a collocare tra le posizioni più alte delle classifiche territoriali, grazie al lavoro dedicato quotidianamente dallo staff tecnico, composto dal primo allenatore Antonio Muto e dal suo secondo Francesco Amoroso. La Società ha investito molto nel settore giovanile credendo nelle potenzialità delle giovani ragazze ponendosi l'obiettivo di creare future atlete praticando la cultura della socializzazione facendo rapportare tra loro ragazze provenienti da più comunità limitrofe. Tutto ciò è stato possibile grazie a chi ha fortemente creduto nella Blue Angels, in primis il Presidente Tony Silvestri, che ha sostenuto il progetto Blu Angels con quotidiano impegno e dedizione, al mister Antonio Muto, coadiuvato dal tecnico Francesco Amoroso, che ha svolto il suo lavoro con grande professionalità infondendo nelle ragazze la voglia di migliorarsi continuamente e l'amore e la passione per questo sport, ai genitori delle atlete, agli sponsors, al Sindaco di Cotronei Nicola Belcastro e all'Amministrazione comunale tutta, ma, soprattutto, all'impegno delle ragazze profuso durante l'intero anno negli allenamenti e in gara.

TENNIS CLUB COTRONEI

UNA BELLA REALTÀ NEL PANORAMA SPORTIVO LOCALE

Dopo aver festeggiato i primi cinque anni di attività l'anno scorso, l'Asd Tennis Club Cotronei del presidente Salvatore Chimento continua a macinare successi su successi sia in ambito agonistico che sociale, toccando il record di novanta Soci/Atleti, tra bambini della Tennis School, e donne e uomini che praticano quotidianamente il Tennis, e dove il 90% sono cittadini di Cotronei e il restante 10% ragazzi e adulti provenienti dai paesi limitrofi. Partendo dal Settore Agonistico, si è concluso nello scorso di aprile l'Open di Cotronei 2018, singolare maschile di terza cart. –TROFEO CRAI - Torneo Federale FIT, che accoglie ogni anno tennisti FIT classificati, provenienti da tutta la Calabria e che partecipano per conquistare punti Atp, oltre alla fantastica accoglienza ed organizzazione che il Tennis Club Cotronei mette a disposizione. L'evento FIT ha registrato la partecipazione in massa di 52 tennisti agonisti, tra cui 10 tennisti cotronellari, con 2 settimane di match combattuti e di grande spessore, e con una cornice di pubblico che ha reso la manifestazione ancora più eccezionale. Ad aggiudicarsi il Cotronei Open è stato il crotonese Zurzolo Giancarlo che, battendo in una finale mozzafiato il catanzarese Alfieri Gabriele con il punteggio di 6-4 4-6 6-3, si è aggiudicato l'ambito trofeo ed il montepremi in denaro. Domenica 27 maggio, sempre per l'agonistica, è partito il Campionato Regionale 2018 a squadre di Serie D3, e il T.c. Cotronei è pronto ad essere protagonista. La Tennis School Cotronei. Anche la scuola tennis, guidata e diretta da Salvatore Chimento, in questo inizio 2018 ha fatto registrare il record di bambini under 10 e ragazzi under 18 (30 per l'esattezza) che trovano nel tennis e nel Circolo di Cotronei uno sport sano, pieno di valori e principi, dove domina, prima della vittoria, il rispetto delle regole e dell'avversario; proprio questo spinge i genitori a portare i propri pargoli al Circolo tennis. Le sessioni di allenamento sono di due giorni la settimana. Scuola tennis adulti. Le donne la fanno da padrona sdoganando il mito che lo sport è dei maschi. Tante donne e ragazze si allenano e praticano tennis dopo il lavoro, un modo per fare sport e rilassarsi, un vero toccasana per la salute fisica e mentale.

Il Circolo tennis ha una notevole fruizione e attività agonistica. Gli appassionati, a volte, aspettano giorni per poter giocare. Da più parti si chiede all'amministrazione comunale, visto l'interesse diffuso in questo sport, la realizzazione di un altro campo da tennis. Si attende con fiducia. Il Circolo Tennis si trova in Via Angelo Madia (località Carusa), di fianco Clinica Oliveti.

Per info e contatti :
Facebook: Tennis Club Cotronei – tel. 3398472943 – mail: tennis.club.cotronei@gmail.com

LA LONGOBARDA NEL CAMPIONATO AMATORIALE

Nel Campionato Amatoriale la Longobarda Cotronei termina la stagione con 28 punti, in nona posizione. Un campionato all'insegna del divertimento e della sportività. L'avventura della squadra del presidente Venturino continua, sperando di tornare l'anno prossimo con un gruppo più numeroso ed organizzato.

La rubrica sportiva "Fuoricampo" (nelle pagine 18-19-20) è stata curata da Serafino Belcastro con la collaborazione di: Alessandra Caria (Cotronei 1994 - Eccellenza), Mariateresa Caputo (Real Cotronei - III Categoria), Antonio Muto (pallavolo) e Salvatore Chimento (tennis).

LUOGHI IMPOSSIBILI

MOSTRA PERSONALE DI FRANCESCO BARILARO

Dal 1° giugno al 15 luglio 2018, presso il MUSMI – Museo Storico Militare nel cuore del Parco della Biodiversità Mediterranea di Catanzaro – è visitabile la mostra "Luoghi impossibili", venti opere realizzate dall'artista di Cotronei Francesco Barilaro, con il coordinamento organizzativo di Massimo Fotino e Mario Verre.
Le opere di Francesco Barilaro presentano alle nostre coscienze e ai nostri occhi gli amari frutti di una guerra in corso. L'artista, pescando dall'inesauribile serbatoio iconografico offerto da Internet, propone dei quadri costruiti con ritagli fotografici recenti, prelevati da Google maps, di città siriane bersagliate dai missili; Questo raffinato intreccio di linee eleganti ed essenziali riflette un impianto estetico ponderato, controllato, accuratamente programmato che fa da contraltare all'estetica della distruzione incarnata dalle vedute urbane tormentate dai conflitti militari. Anche nelle sculture, Francesco Barilaro affronta il tema bellico e propone immagini di paesaggi, devastati da interventi militari, e per contrapposizione di luoghi metafisici, impossibili da abitare, calati in una serena dimensione atemporale.
La mostra è nel Parco della Biodiversità di via Cortese a Catanzaro, tutti i giorni ad esclusione del lunedì, dalle 10 alle 13, e dalle 16 alle 20.

VILLA MARGHERITA IN RETE

Il 21 Maggio, presso il Parco Baden Powell di Crotone, è stato presentato il programma delle attività culturali del Progetto "Villa Margherita in rete", promosso dall'ATS: Associazione "A. Maslow" (capofila), Cooperativa Sociale Agorà Kroton, Alfa 21 sas, Circolo "CINALCI" e Associazione "Gli Spalatori di Nuvole", in collaborazione con il Comune di Crotone.
Il progetto è cofinanziato dal Dipartimento della Gioventù e del Servizio Civile - Presidenza del Consiglio dei Ministri, con l'avviso pubblico "Giovani per la valorizzazione dei beni pubblici". Esso mira alla valorizzazione, fruizione e gestione sostenibile dei beni demaniali di proprietà della pubblica amministrazione. Il bene pubblico interessato dal progetto è la Villa Comunale, uno dei principali presìdi ambientali intorno al quale si è sviluppata, nel corso degli anni, l'identità storica della città di Crotone.
L'idea del gruppo di lavoro è quella di creare un HUB territoriale, aperto alla partecipazione delle associazioni, dell'imprenditoria culturale e dei cittadini, per cooperare e dialogare in un vero e proprio sistema di spazi e di relazioni umani, sociali ed artistico - culturali.
L'iniziativa parte con attività di animazione per bambini che si svolgeranno per l'intera stagione, dal 21 maggio in poi, presso l'adiacente Parco Baden Powell, da lunedì a sabato, dalle ore 18 alle ore 20, per i bambini di età superiore ai 4 anni.
I laboratori curati da due esperti del settore (Francesca Rota e Alfredo Riganello) saranno strutturati in attività ludico-ricreative, con l'obiettivo di coinvolgere i bimbi nelle più spontanee forme d'intrattenimento e per riscoprire la semplicità dei giochi del passato.
Non mancheranno laboratori creativi manuali, dove il bambino potrà sentirsi libero di esprimersi, curiosare, scoprire, stimolando sé stesso e il confronto nelle attività di gruppo.

Per info: www.villainrete.it - e-mail: info@villainrete.it - fax: 0962/1870506

PREMIO VERGA 2018

Si è conclusa la sesta edizione del Premio Verga, uno dei più importanti eventi di valorizzazione e promozione dell'olio extravergine di qualità e del comparto agroalimentare calabrese.

La manifestazione, promossa dal Comune di Cotronei, quest'anno si è avvalsa dalla collaborazione della Regione Calabria, la Camera di Commercio di Crotone, l'Aipo Verona e la rivista di settore "L'informatore Agrario".

L'edizione 2018 ha riscontrato una notevole partecipazione di aziende produttrici, con 190 oli in concorso provenienti dalla Calabria, Sicilia, Puglia, Basilicata e Sardegna.

La cerimonia di premiazione è avvenuta il 25 maggio presso la sala delle conferenze di Cotronei alla presenza di Nicola Castellani dell'Informatore agrario, il capo panel Carmelo Orlando, il commissario dell'Arsac Calabria Stefano Aiello e il presidente della Regione Mario Oliverio.

Sono risultati vincitori:

Categoria Fruttato Leggero

1) Azienda GRECO olio Maddalena (RC)
2) Az. Agricola QUINTO Angelo olio Impetus (MT)
3) Az. OLIOSUD s.n.c. di Grassi Adolfo (KR)

Categoria Fruttato Medio

1) Frantoio BERRETTA olio Quattrocento (CT)
2) Frantoio ROMANO olio Ortice Riserva (BN)
3) Az. Agricola P2 di Perri A. (TA)

Categoria Fruttato Intenso:

1) Az. Agricola ULIVETO SRL (BA)
2) Az. Agricola CARRIERO FILOMENA (MT)
3) Az. MARSICANI Nicolangelo olio VA PENSIERO (SA)

Ex- aequo per il premio miglior Olio Certificato IGP:

Az. OLEARIA SAN GIORGIO olio-Altanum (RC)
e Az. TENUTA GALLINELLA olio-Biancolilla (AG)

Premio miglior olio DOP :

Az. VIRAGI' olio POLIFEMO (RG)

Premio miglior olio Biologico:

Az. ORRU' Antonella olio TRES LIDDOS (OR).

Premio miglior packaging:

Az. agricola Di Martino SAS Frantoio Schinosa di TRANI.

ELEZIONE NUOVO FIDUCIARIO SLOW FOOD CROTONE

È Luigi Monaco il nuovo fiduciario di Slow Food Crotone. La nomina è arrivata sabato 21 aprile a conclusione del congresso della condotta che si è svolto presso il Bed & Breakfast Casa Ierhard, sulla magnifica costa che guarda Capocolonna.

L'incontro, coordinato dal fiduciario uscente Antonio D'antonio, è stato occasione di confronto, individuazione e approvazione degli obiettivi e dei progetti per la condotta e il movimento Slow Food per i prossimi quattro anni.

L'articolata relazione svolta dal nuovo Fiduciario, ha toccato i punti cari al movimento della "Lumaca Rossa": la difesa della territorialità, del mondo agricolo, del cibo buono pulito e giusto e sul ruolo che i soci devono assumere in un territorio che la crisi continua a mordere profondamente.

Il congresso ha nominato il Comitato di Condotta composto da Antonio D'antonio, Giovanni Vizza, Damiano Falco, Giacinto De Rosario, Salvatore Colao, Martino Barretta, Gabriele De Franco, Elio Ritorto, Gaetano Leonardi, Giovanni Capocasale, Ciccio Ierardi, Mariella Cosentino e Francesco De Marco.

Slow Food®

IL COMITATO DI PARTECIPAZIONE

UN ACCORDO TRA "CASA GIARDINO" E ASSOCIAZIONI DI VOLONTARIATO

Nello scorso mese di aprile è stato sottoscritto l'accordo tra la Rsa "Casa Giardino "di Cotronei e alcune associazioni di volontariato, che avvia la nascita de "Il Comitato di Partecipazione" con il compito di raccogliere e valutare le istanze degli ospiti relative ad iniziative utili a promuovere maggiore autonomia e maggiore integrazione degli stessi all'interno della struttura soprattutto in relazione a quanto previsto in ordine alla dignità, alla libertà personale ed alla riservatezza dell'ospite.

Il comitato svolge inoltre compiti di promozione di azioni e iniziative integrative allo scopo di elevare la qualità di vita degli ospiti.

Il Comitato è composto in forma mista da alcune rappresentanze scientifiche di rilievo, dalle associazioni di terzo settore oltre a quella degli ospiti presenti e delle loro famiglie.

Dopo ampia e democratica discussione all'unanimità sono stati eletti Presidente Paolo Scola, come portavoce, e Armando Benincasa, segretario.

Il Comitato è costituito da: Gaetano Mauro, primario del reparto di medicina dell'ospedale "San Giovanni di Dio" di Crotone; Paolo Scola, direttore sanitario istituto Sant'Anna di Crotone; Cataldo Nigro, presidente Anteas Calabria; Armando Benincasa, presidente Anteas Cotronei; Santo Vazzano, presidente Federsanità Confcooperative Calabria; Eugenio Libero Labate, presidente "Cittadinanza Attiva" Crotone; Taruscia Rosetta, ospite di Casa Giardino; Valeria Pugliese, rappresentante delle famiglie degli ospiti di " Casa Giardino"; Francesco Miletta, Fnp Cisl Magna Graecia; Rita Sghirrapi, collaboratrice Anteas.

RINNOVATO IL CONSIGLIO E LA PRESIDENZA DELLA COLDIRETTI DEL MARCHESATO CROTONESE

La giovane Rossana Scavelli 30enne di Cotronei, imprenditrice e laureata in architettura, è stata eletta alla presidenza della sezione del marchesato crotonese, che comprende i comuni di Petilia Policastro, Mesoraca, Cotronei e Roccabernarda. Eletti anche i nuovi consiglieri: Mariarosaria Marchio, Carmine Manfreda, Amedeo Nicolazzi, Franco Renda, Luca Mirabelli, Giovanbattista Vaccaro, Antonino Ruberto e Luigi Antonio Daniele.

TERME MAGNA GRECIA

Si è conclusa la sessione della Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto definitivo dei LAVORI DI REALIZZAZIONE COMPLESSO TERMALE !MAGNA GRECIA".
Si direbbe. Che bella notizia!
Peccato che di nessuno degli Enti invitati alla Conferenza di servizi si sia vista traccia. Regione Calabria-Dipartimento Ambiente / Regione Calabria-Dipartimento Agricoltura, Foreste e Forestazione / Provincia di Crotone Settore Ambiente Settore Urbanistica ed Assetto del Territorio, Protezione Civile, Demanio Idrico, Risorse idrauliche / Soprintendenza per i beni culturali, ambientali e paesaggistici della Calabria.
Le motivazioni dell'approvazione del progetto potete leggerle da soli. Nude e crude come sono, senz'altri inutili e superflui commenti epitetici:

[…] **Visto** il verbale della Conferenza dei Servizi n. 2 del 21.05.2018 con l'acquisizione della unanimità delle Amministrazioni invitate, con il quale si adotta ad ogni effetto di legge la determinazione di conclusione positiva del procedimento di conferenza di servizi indetta per l'approvazione **del progetto definitivo dei Lavori di realizzazione complesso termale "Magna Grecia".**
Ritenuto di dover approvare la determinazione in parola, essendo stata conseguita con l'approvazione unanime, anche implicita, delle Amministrazioni invitate, essendo a tal fine acquisito l'assenso senza condizioni delle Amministrazioni che pur regolarmente invitate non hanno partecipato, è immediatamente efficace e sostituisce ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 14-bis, comma 5 e 14-quater, comma 3, L. 241/1990, ogni autorizzazione, concessione, nulla osta o altro atto di assenso comunque denominato di competenza delle Amministrazioni partecipanti […].
Cosa possiamo farci. È cosi che vanno le cose…in Calabria! Due incontri e voilà, la Conferenza di Servizi approva all'unanimità!

◇◇◇

APPALTI

LA CENTRALE UNICA DI COMMITTENZA

I comuni di Cotronei e Scandale hanno sottoscritto un apposito protocollo d'intesa per la Centrale unica di committenza. Sono gli unici due comuni che si staccano dalla Centrale unica di committenza della provincia di Crotone, con la benedizione dell'Anac, l'Autorità Nazionale Anticorruzione. In questo modo - a parere del sindaco di Cotronei - le procedure di gara saranno improntate al rispetto massimo della legalità e della concreta applicazione del codice degli appalti, anche attraverso la procedura informatica di gara. Inoltre, l'operazione non comporterà alcun costo aggiuntivo per i due enti, ma porterà vantaggi alle comunità amministrate per quanto riguarda opportunità e occasioni di crescita economica. A parere del sindaco. Con tutto lo sforzo possibile, non si riesce a capire, in realtà, quali potrebbero essere i vantaggi per le comunità. Il rispetto della legalità e la concreta applicazione del codice degli appalti è stata la prerogativa, ovviamente, della Centrale unica di committenza della provincia di Crotone. Di fatto, in questi anni, non sono state registrate irregolarità nelle procedure di gara, oppure ostacoli che ne hanno pregiudicato gli appalti. Dunque, non si capisce perché prendersi queste rogne, così delicate e che sottraggono energie preziose all'operatività in loco.

E poi, le opportunità e le occasioni di crescita economica. Si tratta di un passaggio, definiamolo legale, per gli appalti del pubblico denaro; non si tratta di investimenti o nuove risorse. Che c'entra la crescita economica?

PICCOLA ITALIA

CHI SARÀ MAI COSTEI!

Già nel 2017, precisamente determina n° 18 del 03/02/2017 Settore 1° "Area Amministrativa", l'Associazione Piccola Italia aveva ricevuto la somma di € 1.000,00 quale compartecipazione "per le attività volte al controllo del territorio, alla bonifica di siti inquinati e alla diffusione di una cultura del rispetto dell'ambiente".

In questo caso per attività già espletate. A suo dire! Quando e dove? Oggi però, determina di Giunta n° 66 del 31/05/2018, le proprie competenze si allargano (visto l'ulteriore avallo della Giunta) e riceve la somma di € 2.000.00 "relativamente alle attività per il servizio di pronto intervento per incendi ed eventi franosi, il controllo del territorio comunale, la bonifica di siti inquinati, soprattutto nella località Trepidò, nonché per la diffusione di una cultura del rispetto ambientale".

In questo secondo caso, per interventi futuribili! Ci piacerebbe sapere quali siano state le attività compiute per cui si è fatta richiesta di compartecipazione e quali saranno quelle preventivate per il futuro. Dettagliatamente, grazie. E sarebbe oltremodo responsabile da parte dei due contraenti, sapere di quali mezzi è dotata per attività di pronto intervento per incendi ed eventi franosi, addirittura si *bonificano* i siti inquinati.

Tutto ciò, da Savelli però.

Signori miei!

Sono per caso degli Dei?

Coordinamento Calabrese
Acqua Pubblica
Bruno Arcuri
ACQUA BENE COMUNE CALABRIA

RIFIUTI
UNA BUONA NOTIZIA

Il Comune di Cotronei risulta essere tra i beneficiari ammessi al finanziamento per INTERVENTI PER IL MIGLIORAMENTO DEL SERVIZIO DI RACCOLTA DIFFERENZIATA IN CALABRIA rientranti nel POR CALABRIA FESR 2014-2020 – ASSE 6 – OBIETTIVO SPECIFICO 6.1 – AZIONE 6.1.2, per un totale di € 276.657,93.
Il finanziamento riguarda nello specifico il progetto di "Adeguamento dell'Isola Ecologica Comunale" (noi credevamo ancora ne avessimo due di isole ecologiche) ed il "Progetto dei Servizi di raccolta differenziata".

CENTRO ANZIANI

Con determinazione n° 81 del 09/05/2018 Settore 4° "Area Urbanistica-Tecnico Manutentiva è stato indetto il bando per la "GESTIONE DI UN LOCALE COMUNALE DA UTILIZZARE COME CENTRO DIURNO PER ANZIANI".
Ci colpiscono due aspetti del bando: uno, gli enti a cui è rivolto, e due, le modalità di assegnazione.
La prima appare distorsiva poiché è rivolta sì ad enti del Terzo Settore ma con una strana postilla in cui si richiama specificatamente con […] scopi di "promozione sociale" […].
La seconda appare lucrativa (poi per quale motivo si dovrebbe pagare un affitto) poiché la graduatoria sarà […] predisposta in funzione del maggior rialzo percentuale sul canone di fitto, fissato in € 6.480,00 […].

PROJECT FINANCING

E si conclude anche l'AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE MEDIANTE PROJECT FINANCING DEL SERVIZIO DI RIQUALIFICAZIONE, ADEGUAMENTO E GESTIONE DEGLI IMPIANTI DI PUBBLICA ILLUMINAZIONE DEL COMUNE DI COTRONEI". APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO.
Con l'approvazione del progetto definitivo della Società MT ENERGY srl portiamo a casa anche questo. 20 anni di affidamento e pare con revisioni periodiche, a rialzo ovviamente, in funzione dei prezzi determinati da ARERA (ex AEEGSI).
Speriamo bene!

I SOLDI DI A2A

La domanda è la solita: come sono stati spesi i 2,7 milioni di euro che il Comune di Cotronei ha ricevuto da A2A come somma conciliata per i tributi degli anni passati? Ormai è una richiesta fissa in ogni numero del giornale e resterà sempre presente fin quando non avremo l'informativa da pubblicare. Stop.

FONDO DI SOLIDARIETÀ PER I COMUNI

Nota

Ci pare assolutamente assurdo che l'Ente comunale debba ricorrere in giudizio anche per il fondo di solidarietà per l'anno 2016, così come si evince dalla Deliberazione della Giunta Comunale n° 60 del 10/0572018.
Uno Stato degno di questo nome se ha riscontrato un errore procedurale adotta le opportune verifiche per valutare se il medesimo errore si ripresenti in anni successivi.
Anche per evitare inutili e dannosi sprechi di tempo e denaro per le casse comunali.

Comunicato Stampa

Il Consiglio di Stato, con la sentenza n. 2203/2018 ha confermato, che Il decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri, che ha distribuito fra i Comuni il fondo di solidarietà 2015, è illegittimo perché arrivato fuori tempo massimo, è viziato da parametri irragionevoli , penalizzanti per gli Enti che hanno una maggiore capacità di riscossione.
La sentenza chiude un lungo contenzioso tra il Governo centrale e l'amministrazione comunale di Cotronei, difesa e patrocinata dal Prof. Avv.to Ettore Jorio.
Il Sindaco , Dott. Nicola Belcastro, esprime soddisfazione per il risultato conseguito, in una materia difficile e poco conosciuta che ha visto un piccolo Comune, qual è Cotronei, confrontarsi con i potenti mezzi dello Stato, ed auspica che l'importante sentenza potrà portare ad una rivisitazione nelle modalità di ripartizione delle risorse statali, in una logica che premi i Comuni virtuosi e non li penalizzi, come invece è accaduto finora. Un plauso va al Prof. Avv. Ettore Jorio, in quanto ancora una volta si è dimostrato un eccellente esperto, capace di comprendere le problematiche delle amministrazioni locali e soprattutto patrocinare le ragioni di queste ultime oltre che con indiscussa ed indubbia professionalità, con passione e lungimiranza.
Fin da subito, è apparso evidente lo squilibrio nelle modalità di ripartizione delle risorse, ma è stato necessario intraprendere un'azione giudiziaria per far valere i diritti, di un Ente, il Comune di Cotronei, che cerca di garantire alla cittadinanza, un buon livello dei servizi, ma che troppo spesso, è penalizzato rispetto ad altri Comuni, similari per dimensioni e popolazione che, logica aberrante, vengono premiati, perché non riscuotono tasse e tributi!

Nei prossimi giorni l'Amministrazione Comunale, concorderà con il proprio legale le azioni da mettere in campo, al fine di far rispettare quanto stabilito dal Consiglio di Stato con la sentenza n. 2203/2018.

◇◇◇

DA GIGRA A CLAUDIO

Dopo tanti numeri, la copertina di questo giornale è senza Gigra. Che fine ha fatto? È alla ricerca di se stesso nei boschi della Sila! Lo riprenderemo nel prossimo numero. Con l'occasione abbiamo chiesto supporto al nostro caro amico Claudio Parentela di Catanzaro, che ci ha concesso l'utilizzo delle immagini relative ad alcune delle sue opere, sia per la copertina, sia per il corredo dei testi tematici d'apertura. Pare che sia la prima volta che le sue opere trovano diffusione in terra di Calabria. Grazie Claudio.

Chi è Claudio?
Nasce a Catanzaro nel 1962, dove vive e lavora. Claudio Parentela è un illustratore, pittore, fotografo, mail artista, collagista, cartoonist, giornalista free lance, attivo da molti anni nella scena underground internazionale. Ha collaborato&collabora con tantissime zines, magazines di arte contemporanea, letterarie e di comics in Italia e nel mondo. I suoi oscuri&pazzi lavori sono presenti&esposti in tantissime gallerie nello sterminato&misterioso web…

http://www.claudioparentela.net
http://claudioparentel.altervista.org/

LE PROVVIDENZE PER COTRONEINFORMA

Con la stampa di questo numero abbiamo prosciugato le risorse economiche. Per il n. 136 di Cotroneinforma, pertanto, siamo obbligati ad attendere le provvidenze del 5x1000 che arriveranno presumibilmente a ottobre. Per poter andare prima in stampa e fare le spedizioni, diciamo a settembre, ci occorrono circa 600 euro che potrebbero arrivare con 60 sottoscrizioni da 10 euro, 30 da 20 euro, o qualsiasi altre soluzioni. Vedremo, intanto godetevi l'estate e buone vacanze per chi le farà.
Buona vita a tutti e... restiamo umani!

IL 5 X 1000 A COTRONEINFORMA

Care amiche e amici di Cotroneinforma, come probabilmente sapete, ognuno di noi (senza alcun onere) può devolvere il cinque x mille delle proprie tasse a favore di associazioni iscritte in un elenco specifico, semplicemente indicando il codice fiscale nell'apposito spazio della dichiarazione dei redditi e firmando. È possibile sostenere la nostra associazione indicando sul modulo per la scelta del 5 x 1000, nella casella "associazioni del volontariato", e il seguente codice fiscale: 91012240791.
Vi chiediamo di fare questo semplice gesto con lo scopo di difendere e sostenere un giornale e un'associazione che per scelta, anche economicamente, da un quarto di secolo non vuole dipendere da nessuno.
I fondi raccolti saranno interamente utilizzati per la stampa del giornale.
Donarci il 5 x 1000.
Non ti costa nulla e per noi vuol dire molto!

I NOSTRI SOSTENITORI

NUMERO 135/2018

◇◇◇

RESTIAMO UMANI.
A QUALUNQUE LATITUDINE,
FACCIAMO PARTE DELLA STESSA COMUNITA'.
OGNI UOMO,OGNI DONNA, OGNI PICCOLO DI QUESTO PIANETA,
OVUNQUE NASCA E VIVA, HA DIRITTO ALLA VITA E ALLA DIGNITA'.
GLI STESSI DIRITTI CHE RIVENDICHIAMO PER NOI APPARTENGONO
ANCHE A TUTTI GLI ALTRI E LE ALTRE,
SENZA ECCEZIONE ALCUNA.
RESTIAMO UMANI,
ANCHE QUANDO INTORNO A NOI L'UMANITA'
PARE SI PERDA.
VITTORIO ARRIGONI