

Muovi Città

Notiziario ATAM

Reggio Calabria

Tariffa a Regime libero - POSTE ITALIANE - Spedizione in A.P. 70% DR/CBPA - SUD/RC/59/2006 Valida dal 07/04/2006

Editoriale

Le nostre priorità per il Treno Verde

VINCENZO FILARDO

La sosta del Treno Verde di Legambiente nella stazione centrale di Reggio Calabria ci ha offerto una buona opportunità per fare il punto in materia di mobilità sostenibile a scala urbana e più in generale nell'area dello Stretto.

Nonostante il tema della mobilità urbana sia da tempo all'attenzione delle autorità nazionali ed europee - sta per uscire il Libro Verde della Commissione europea - per gli impatti che essa produce non solo in termini di costi di congestione, di qualità della vita dei cittadini (il 40% delle emissioni di CO₂ ha origine dal traffico veicolare, e circa un terzo degli incidenti mortali avviene nelle città) e più in generale in termini di competitività dei vari territori (si pensi ad esempio al turismo), la questione delle questioni rimane sempre il pesantissimo squilibrio nella ripartizione degli spostamenti tra mezzo pubblico e auto privata. Quel modesto 18% di mobilità assorbita dal trasporto collettivo come valore medio nazionale e meno del 12% come valore regionale parlano da soli e ci consegnano una sfida non facile, tutta da giocare su diversi fronti: progettare integrazione e intermodalità dei sistemi, assicurare una presenza regolatrice e una maggiore responsabilità delle amministrazioni locali nel governo del traffico urbano, spingere verso una liberalizzazione del mercato che assicuri maggiore qualità dei servizi, ed in ultimo, favorire una cultura dell'uso del servizio pubblico, a partire da una più efficace informazione ed educazione rivolta all'utenza.

Se questo è lo scenario con cui fare i conti, non possiamo non rilevare nel contesto locale l'apparire di alcune luci intervenute anche di recente, che possono rappresentare utili riferimenti per sostenere un'opera di ammodernamento del sistema.

Alcune riguardano una più mirata finalizzazione di risorse nazionali, mi riferisco ai capitoli di spesa del Ministero dei Trasporti nella finanziaria 2008, per il miglioramento del trasporto pubblico nell'area dello Stretto, sia lungo la costa con il potenziamento del servizio sull'asse ferro-

viario da Mellito a Rosarno, sia fra le due sponde con il traghettamento tra le città di Messina, Reggio e Villa, includendo l'aeroporto (servizio marittimo di metropolitana del mare). A queste novità possiamo sicuramente aggiungere il completamento della nuova stazione marittima di Reggio con la relativa area d'interscambio per gli autobus, che potranno accedervi direttamente connettendo comodamente l'utenza marittima alla città ed inoltre la costruzione delle due auto-stazioni di Botteghelle e di Libertà, che unitamente ai terminali di Piazza Garibaldi e di Condera consentiranno una più adeguata organizzazione del servizio urbano. Si tratta di misure che, accompagnate ad altre (istituzione dell'area di sicurezza per la navigazione nello Stretto, sistema informativo integrato per l'utenza pendolare fra le due sponde, ecc.), potranno offrire affidabilità e sicurezza agli attuali utenti e rendere più attrattivi i servizi nel loro complesso.

Rimane purtroppo sempre aperta e ancora irrisolta la nota questione della scarsa dotazione chilometrica di TPL della città di Reggio anche rispetto alle altre città della Calabria, ma non possiamo mollare pur avendo una Regione, almeno in questo settore, così approssimativa e inadempiante. Così come irrisolto, anzi decisamente peggiorato, rimane il problema del traffico cittadino per mancanza di pianificazione e di un adeguato equipaggiamento di controllo; il che finisce con il penalizzare la regolarità e affidabilità delle nostre corse come è chiaramente emerso dai risultati delle interviste effettuate per la Carta dei servizi nello scorso dicembre sulla nostra utenza, che ha manifestato la sua insoddisfazione.

E dunque in un panorama di luci, ancora poche, e di ombre, ancora tante, che cosa possiamo e dobbiamo fare?

Un primo terreno immediato potrà riguardare un lavoro d'integrazione vettoriale con Trenitalia, almeno nell'area compresa tra Lazzaro e Catona, partendo dalla convenzione Trebus d'integrazione tariffaria con i nostri servizi operante dal 2001.

segue a pagina 3

La Polizia Municipale: un servizio di polizia o una polizia di servizio?

Alfredo Priolo

Durante lo scorso anno, l'attività della Polizia Municipale di Reggio Calabria, con il significativo rafforzamento temporaneo delle risorse umane disponibili e, dunque, con la capacità della struttura di offrire servizi adeguati alla città, ha contribuito notevolmente ad abbattere i livelli di illegalità e di disordine urbano presenti sul territorio.

Ma il brusco ritorno al passato di questi giorni, con la drastica riduzione del personale del Corpo impiegato in attività operativa e con l'immediata riaffermazione dell'abitudine confusione che regola e scandisce il vivere quotidiano sulle strade, ha riproposto il tema della necessità di un sistema di prevenzione, di vigilanza e di controllo del territorio che incida sulle abitudini della città e che governi un percorso di riaffermazione della cultura della legalità e della civile convivenza.

L'approccio comune ai fenomeni

di disordine urbano è piuttosto superficiale e risente, in particolare nella nostra città, di una serie di convenzioni sociali che non sempre sono in linea con quelle tipizzate e descritte dal legislatore o con quelle condivise dalla parte civile della popolazione.

In tale contesto culturale e sociale, occorre fermarsi a riflettere sulle modalità con cui è possibile organizzare e gestire un moderno sistema di sicurezza urbana, teso ad assicurare sempre livelli crescenti e condivisi di ordine, legalità e convivenza pacifica e ad incidere, così, sulle abitudini e sugli usi di una parte della cittadinanza.

Nei sistemi costruiti in alcune realtà nazionali di eccellenza, la polizia municipale è riuscita a ritagliarsi ed a vedersi riconosciuto il ruolo centrale e prioritario di "principale regolatore della vita di tutti i giorni nello spazio pubblico delle città e nel territorio".

segue a pagina 2



A3 passi dal cambiamento

Antonino Vitetta

Dopo alcune segnalazioni in alcuni giornali e televisioni e l'intervento del Sindaco della città, l'ANAS ha comunicato che valuterà l'ipotesi di modificare la decisione di ammodernare il tratto di autostrada tra Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Invece di un intervento straordinario sull'autostrada esistente sarà costruita una nuova autostrada tra Campo Calabro e la città di Reggio Calabria, intervenendo solo marginalmente su quella esistente. Con una spesa paragonabile a quella prevista in precedenza, in futuro saranno disponibili due autostrade: quella attuale ed una nuova localizzata più a monte.

La nuova decisione avvalorata la tesi riportata su questo giornale nel numero precedente relativo all'esempio di un proprietario che deve decidere se, a parità di spesa, abbattere la casa dove abita per costruirne una nuova o costruirne una nuova in un posto differente. Il risultato è particolarmente rilevante per lo sviluppo dei nostri territori e per le alternative di spostamento che tutti noi avremo in condizioni ordinarie e soprattutto in caso di incidenti o condizioni di emergenza. Il progetto prevede inoltre la prosecuzione anche verso la direttrice Jonica, ottenendo una nuova strada da affiancare alla tangenziale cittadina e alla statale 106.

segue a pagina 2

La nuova
stazione
marittima
pagina 3

Incontro con... Nuccio Barillà di Legambiente

Grande eco per la campagna "Pendolaria 2008" anche nella nostra città.



Legambiente, Comitato dei pendolari dello Stretto e Cisu si sono resi protagonisti dell'iniziativa che - attraverso sit-in e incontri con cittadini e media - ha voluto riproporre, nel nostro territorio, i temi pregnanti della manifestazione che su scala nazionale ha acceso i riflettori sui problemi di chi quotidianamente viaggia utilizzando il trasporto pubblico (in particolare su ferro) per motivi di lavoro.

Trasferire nella nostra città questa campagna di sensibilizzazione ha consentito, ancora una volta, di denunciare la situazione di grave disagio dei "pendolari del mare", circa 2500-3000 tra studenti e lavoratori che giornalmente solcano le acque dello Stretto sfidando gli annosi, e mai

risolti, problemi del trasporto pubblico tra le città di Reggio e Messina: esiguità del numero di corse e relativa copertura oraria, inadeguatezza dei mezzi, carenza nella qualità dei servizi delle strutture d'imbarco, mancanza di sicurezza e onerosità delle tariffe.

Tra i promotori della manifestazione Nuccio Barillà, del direttivo nazionale di Legambiente. A lui abbiamo sollecitato alcune riflessioni su un tema che tocca da vicino anche l'Atam.

- Uscire da questa situazione di disagio per la mobilità via mare è possibile: ci sono gli strumenti? Cosa manca per centrare quest'obiettivo e quali le azioni da mettere prioritariamente in campo?

Come Legambiente a livello nazionale abbiamo da tempo individuato il problema della mobilità nell'Area dello Stretto come uno dei nodi paradigmatici della pessima condizione della mobilità e del trasporto pubblico, all'interno delle aree urbane, che affligge il Paese. Uscire non solo è possibile ma è urgente ed indispensabile. Una seria e concreta politica della mobilità dei pendolari tra Reggio e Messina rappresenta infatti il fulcro imprescindibile dell'integrazione e dello scambio tra le due sponde che è alla base della tanto, finora inutilmente, sbandierata idea di città metropolitana dello Stretto.

segue a pagina 3

Nuove risorse per l'area dello Stretto
pagina 4

La Polizia Municipale: un servizio di polizia o una polizia di servizio?

(segue dalla prima pagina)

Il documento programmatico che gli "Stati Generali" dei rappresentanti delle polizie locali riuniti a Roma il 05 ottobre 2007 in un incontro promosso dal Forum Italiano per la sicurezza urbana e condiviso da tutti gli operatori del settore hanno licenziato e che descrive molto efficacemente le funzioni svolte nelle città dalla polizia municipale come polizia di servizio, in alcune realtà territoriali come la nostra, potrebbe non essere esaustivo: occorre operare non solo per cambiare le abitudini ed i comportamenti giornalieri ma anche le convenzioni sociali e l'approccio alla legalità ed alle regole che disciplinano la civile convivenza.

E così, accanto al servizio di polizia sulle strade con finalità di controllo e di vigilanza si deve fare qualcosa in più. E' certamente necessario raggiungere i ragazzi

ed i bambini nelle scuole con le attività di educazione stradale e di educazione alla legalità e con i corsi per il conseguimento del patentino per la guida dei ciclomotori. Il messaggio trasmesso potrebbe trovare una eco ulteriore nelle famiglie in cui il flusso delle corrette informazioni e dei codici di comportamento potrebbe essere invertito e trovare così la sua origine nei figli e la sua destinazione nei genitori!

Ma un'altra scommessa, forse più difficile, è quella di trovare la legittimazione per le attività sanzionatorie e di repressione tra gli stessi cittadini attraverso una forma di governance della sicurezza urbana che possa coinvolgere ampie aliquote di consociati nelle scelte operative ed organizzative dei servizi e delle attività offerte. L'operazione potrebbe non essere difficile: l'esperienza del vigile di quartiere o di zona (che svolge il proprio servizio nella stessa por-

zione di territorio con continuità) che si avvicina a tutti gli attori locali e che offre la disponibilità per la risoluzione dei problemi giornalieri, gli incontri presso le sedi circoscrizionali per affrontare i problemi di parti ben definite di territorio, la mappatura della città attraverso le chiamate che arrivano in sala operativa e le segnalazioni che vengono inoltrate allo sportello per il pubblico, sono alcuni strumenti che potrebbero, nel tempo, condurre alla stipula di una sorta di patto con la città o con porzioni di essa finalizzato ad ottenere livelli di convivenza sociale migliori ed a limitare i fenomeni di disordine urbano e di illegalità che aggrediscono la città con una certa frequenza.

La strada è tracciata; una prima esperienza significativa è stata fatta nello scorso anno ed i risultati sono da considerarsi piuttosto soddisfacenti.

Ora la priorità deve essere quella di reclutare le risorse umane per

rafforzare definitivamente il Corpo di Polizia Municipale compatibilmente con i vincoli delle leggi finanziarie e di bilancio e per rilanciare un servizio prezioso per il futuro della città.

E' certamente necessario raggiungere i ragazzi ed i bambini nelle scuole con le attività di educazione stradale e di educazione alla legalità e con i corsi per il conseguimento del patentino per la guida dei ciclomotori. Il messaggio trasmesso potrebbe trovare una eco ulteriore nelle famiglie in cui il flusso delle corrette informazioni e dei codici di comportamento potrebbe essere invertito e trovare così la sua origine nei figli e la sua destinazione nei genitori!

Ma un'altra scommessa, forse più difficile, è quella di trovare la legittimazione per le attività sanzionatorie e di repressione tra gli stessi cittadini attraverso una forma di governance della sicurezza urbana che possa coinvolgere ampie aliquote di consociati nelle scelte operative ed organizzative dei servizi e delle attività offerte. L'operazione potrebbe non essere difficile: l'esperienza del vigile di quartiere o di zona (che svolge il proprio servizio nella stessa por-

zione di territorio con continuità) che si avvicina a tutti gli attori locali e che offre la disponibilità per la risoluzione dei problemi giornalieri, gli incontri presso le sedi circoscrizionali per affrontare i problemi di parti ben definite di territorio, la mappatura della città attraverso le chiamate che arrivano in sala operativa e le segnalazioni che vengono inoltrate allo sportello per il pubblico, sono alcuni strumenti che potrebbero, nel tempo, condurre alla stipula di una sorta di patto con la città o con porzioni di essa finalizzato ad ottenere livelli di convivenza sociale migliori ed a limitare i fenomeni di disordine urbano e di illegalità che aggrediscono la città con una certa frequenza.

La strada è tracciata; una prima esperienza significativa è stata fatta nello scorso anno ed i risultati sono da considerarsi piuttosto soddisfacenti.

Ora la priorità deve essere quella di reclutare le risorse umane per rafforzare definitivamente il Corpo di Polizia Municipale compatibilmente con i vincoli delle leggi finanziarie e di bilancio e per rilanciare un servizio prezioso per il futuro della città.

Alfredo Priolo

A3 passi dal cambiamento

(segue dalla prima pagina)

L'iter per la realizzazione dell'intervento è ancora al primo passo e dovrà essere attentamente verificato da tutti per evitare nuovi cambi di rotta nei passi successivi.

In fondo questa è una prima vittoria di una partita giocata tra una squadra di provincia e una squadra forte e sicura di sé. Se si gioca veramente è possibile vincere qualunque partita. Purtroppo spesso le partite non si giocano convinti di una sconfitta certa.

La vicenda potrebbe essere paragonata a una storia (che non è realmente accaduta e che gira ormai da 40 anni, riproposta con alcune varianti in diversi luoghi e momenti storici) sulla presunzione di chi si ritiene invincibile solo perché guida una corazzata. Ci siamo permessi di modificare leggermente la storia per adattarla a personaggi e luoghi vicini a noi.

Conversazione registrata sulla frequenza radio di emergenza marittima.

Giufà: (rumore di fondo) ... vi parla l'A-853, per favore, virate

15 gradi sud per evitare di entrare in collisione con noi. Vi state dirigendo esattamente contro di noi, distanza 2 miglia nautiche.

Nave da guerra: (rumore di fondo) ... vi suggeriamo di virare 15 gradi Nord per evitare la collisione

Giufà: Negativo. Ripetiamo, virate 15 gradi sud per evitare la collisione

Nave da guerra: (un'altra voce) Vi parla il Capitano di una nave. Vi intiammo di virare 15 gradi nord per evitare la collisione.

Giufà: Non lo consideriamo fattibile, ne conveniente, vi suggeriamo

mo di virare di 15 gradi per evitare di scontrarvi con noi.

Nave da guerra: (tono accalorato) Vi parla l'ammiraglio, al comando della portaerei, la seconda nave da guerra più grande del mondo. Ci scortano 2 corazzate, 6 distruttori, 5 incrociatori, 4 sottomarini e numerose altre navi d'appoggio. Non vi "suggerisco" vi "ordino" di cambiare la vostra rotta di 15 gradi nord. In caso contrario ci vedremo costretti a prendere le misure necessarie per garantire la sicurezza di questa nave. Obbedite immediatamente e toglietevi dalla nostra rotta!!!

Giufà: Vi parla Giufà. Mi scortano il cane, 2 birre e un canarino che adesso sta dormendo. Abbiamo

l'appoggio della stazione Radio Pione e il canale 106 di emergenza marittima.

Parlo dalla terra ferma. Sono nel faro A-853 di Punta Pezzo sulla costa Calabria. Non ho la più pallida idea di che posto abbiamo nella classifica dei fari italiani. Potete prendere le misure che considerate opportune e fare quel che vi pare per garantire la sicurezza della vostra nave che si sfracellerà sulla roccia. Pertanto riteniamo che la cosa più sensata sia di cambiare la vostra rotta di 15 gradi sud per evitare la collisione.

Nave da guerra: Ricevuto, umpff.

Antonino Vitetta

Trasporti eco-sostenibili per la mobilità metropolitana

Domenico Gattuso

Le problematiche della mobilità nell'Area dello Stretto di Messina sono molteplici, variegata, ma non prive di soluzione. Il problema di fondo è comunque quello di trovare un assetto dell'offerta di trasporto eco-sostenibile. Ciò significa un insieme di infrastrutture e servizi in grado di dare risposta adeguata ad una domanda di mobilità di tipo metropolitano, in tempi ragionevolmente rapidi, con risorse limitate e senza produrre impatti negativi sull'ambiente. La domanda di mobilità tra le due sponde dello Stretto va mutando nel tempo. Non è più e soltanto una domanda di spostamenti da parte di pendolari (lavoratori e studenti), ma si vanno affermando esigenze di spostamenti per altri motivi: svago, shopping, cure mediche, visite, sport, turismo, ecc. La domanda è tuttavia anche orientata a servizi di

qualità; in parole semplici si chiede di potersi muovere con ragionevole velocità, con sicurezza, fruendo di mezzi confortevoli, puliti, affidabili negli orari, regolari nelle corse, possibilmente con frequenze più sostenute rispetto alle attuali, possibilmente anche di sera tardi; si chiede inoltre di poter fruire di percorsi di accesso ai porti protetti e ben organizzati per pedoni, di mezzi pubblici ecologici ben raccordati con i battelli, di spazi riservati per la sosta dei mezzi pubblici e delle biciclette, di spazi adeguati di parcheggio custodito, di servizi informativi e di assistenza avanzati, di servizi di ristoro, di biglietteria e di altra natura per l'utenza in attesa, di pensiline o stazioni marittime ben strutturate e ben organizzate per facilitare il viaggio di utenti locali, occasionali o pendolari, ma anche turisti. Quello che

si chiede da più parti - e da troppo tempo ormai - è, in definitiva, una tipologia di servizio di trasporto su standard europei, caratterizzata inoltre da attributi di sostenibilità economica ed ambientale, senza aspettare ancora le grandi opere e i relativi tempi lunghi di realizzazione. In questa ottica il CISuT, Consorzio per l'Istituto Superiore Trasporti, da tempo va avanzando delle proposte di intervento per un riassetto dei servizi di trasporto che contribuisca ad avvicinare le aree urbane dello Stretto situate sulle due sponde. Alcune idee progettuali sono state pubblicate presso la comunità locale; tra le altre:

- l'idea di una metropolitana del mare, intesa come servizio di trasporto pubblico marittimo a frequenza sostenuta, con naviglio moderno e sicuro;

- la realizzazione di percorsi pedonali protetti ed efficaci fra i diversi modi di trasporto, quale ad esempio quello fra le stazioni ferroviarie e le banchine portuali;

- l'unificazione tariffaria a scala metropolitana, in modo da permettere ai cittadini dell'Area dello Stretto di muoversi su tutti i modi di trasporto pubblico locale con un solo biglietto;

- la previsione di un biglietto integrato per fruire di servizi di trasporto pubblico e di opportunità turistiche come la visita ai musei; si pensi, ad esempio, ad un crociera che, giunto al porto di Messina, desideri raggiungere rapidamente Reggio e visitare il Museo della Magna Grecia o ad una scolaresca di Reggio Calabria che voglia visitare una mostra a Messina;

- la banalizzazione della circolazione ferroviaria sulla tratta Reggio Lido - Reggio Centrale (circolazione alternata nei due sensi sullo stesso binario), al fine di rendere possibile il raccordo, con un treno navetta, fra la stazio-

ne marittima di Reggio e il centro città, o addirittura fra il porto e l'aeroporto, in modo rapido ed affidabile;

- un sistema di metropolitana leggera eco-compatibile attorno al centro della città di Reggio Calabria, con veicoli in sede propria e protetta, in grado di garantire elevate prestazioni e qualità, di razionalizzare la mobilità nel centro, di collegare in modo rapido i grandi poli urbani (Centro, Cittadella universitaria, Ospedali, Uffici della Provincia, CEDIR, nuovo tribunale, ecc.) con nodi strategici del sistema di trasporto collettivo (stazioni ferroviarie, porto, stazioni autolinee).

Nell'insieme si tratta di idee "fattibili", ovvero traducibili in interventi sul campo con un impegno relativamente contenuto di risorse, in tempi davvero rapidi, con un impatto positivo e significativo sull'immagine e il dinamismo di una città mediterranea del Duemila, eco-sostenibile nel senso proprio del termine.

Editoriale

(segue dalla prima pagina)

Un secondo argomento, già trattato in precedenti occasioni, riguarda la predisposizione da parte del Comune di Reggio del Piano urbano della mobilità, necessario non solo per mettere ordine nello sviluppo territoriale della città (è in corso la redazione del piano strutturale) ma anche per mettersi nelle condizioni di utilizzare le risorse aggiuntive (POR Calabria, Programmi quadro nazionali) destinate agli investimenti per la mobilità urbana.

Un terzo terreno riguarda l'inquadramento del governo della mobilità nell'area dello Stretto nell'ambito delle competenze regionali in materia di trasporto locale, ai sensi del D.L.vo 422/97. al pari di

quanto già avviene in Campania per i servizi marittimi nel golfo di Napoli e le sue isole. Per questo occorre andare alla definizione di un apposita Intesa tra le due Regioni Calabria e Sicilia per la programmazione e l'affidamento dei servizi di navigazione tra le due sponde.

Ed è evidente che tutto ciò richiede non solo apertura e disponibilità alla cooperazione da parte dei diversi vettori interessati, ma anche la creazione di una governance adeguata a far funzionare un sistema così articolato, quello della mobilità, in un'area, quella dello Stretto, così originale nel panorama mediterraneo ed europeo.

Vincenzo Filardo

Incontro con... Nuccio Barillà di Legambiente

(segue dalla prima pagina)

Gli strumenti ci sono e, nonostante i tagli vergognosi alle Ferrovie, non mancherebbero neanche i finanziamenti. A partire dai soldi ex Ponte di Fintecna e da quelli destinati dal Governo alla metropolitana del mare, che vanno però canalizzati verso un obiettivo unitario. Serve volontà politica e soprattutto capacità di partire dalle cose semplici e subito realizzabili, colmando il gap tra dire e fare. In particolare, nell'immediato, va incrementato il collegamento attraverso mezzi veloci ed economici, con una maggiore frequenza di orari anche domenicale, indirizzata ad una fruizione comprensiva dell'offerta turistica e culturale. Vanno recepite poi le altre proposte con-

crete avanzate dai pendolari, risultato di una diretta esperienza, che noi attraverso Pendolaria, abbiamo rilanciato. Cioè: abbattere i prezzi, rimodernare le stazioni, le pensiline di sosta e i punti di attracco, integrare gli orari, istituire il biglietto unico per il trasporto intermetropolitano.

Per un servizio moderno ed efficiente di trasporto nello Stretto c'è grande spazio per operatori pubblici e privati. E' chiaro però che un ruolo prioritario spetta a Bluvia. Purtroppo la società di navigazione delle Ferrovie, piuttosto che incrementare i mezzi e le corse o programmare nuovi investimenti in direzione di un rilancio e di una modernizzazione, ha incredibilmente diminuito l'offerta. A mio avviso in questa situazione proprio l'ATAM, in virtù della sua

giusta ambizione di Azienda al servizio dell'Area Metropolitana, può diventare protagonista di un'azione di "sparigliamento" e di cambiamento. Si potrebbe cominciare dal biglietto unico treno-autobus-aliscafo. C'è poi una proposta che come Legambiente abbiamo lanciato e che ci sta particolarmente a cuore. Quella che la Regione Calabria insieme alla Regione Sicilia finanzia l'acquisto e l'armamento di un mezzo veloce, ad integrazione di quelli esistenti, da destinare al trasporto dei pendolari tra le due città. Tale mezzo proprio dovrebbe essere assegnato alla gestione dell'ATAM e alla omologa azienda messinese. Ci sembra una proposta stimolante e percorribile. Muoviamoci concretamente.

La tragedia del Segesta un anno dopo I padroni dello Stretto

Vittoria Martino

Lunedì 15 gennaio 2007 i pendolari e Bluvia hanno vissuto la notte più buia della loro storia comune: il "Segesta" entrò in collisione con la nave mercantile Susan Borchard. Era la corsa delle 17.35 che partiva da Reggio Calabria, una giornata di fine lavoro come tante altre, eppure per tante persone è diventata la giornata che ha cambiato completamente la loro vita: 4 morti, tutti dell'equipaggio, diversi feriti gravi e tantissimi feriti meno gravi. Da quel giorno tutto è cambiato per noi pendolari.

Quel 15 gennaio io non ero lì per puro caso.

Destini diversi, coincidenze inspiegabili hanno portato qualcuno a prendere quell'aliscafo saltando sulla pensilina quando si era già

staccato dal molo e qualcuno a vederselo partire davanti. Da quella data, noi pendolari abbiamo detto "basta", siamo diventati insofferenti davanti all'improvvisazione con cui è gestito il servizio; le nostre proteste sono diventate continue e forti, abbiamo raccolto firme, registrato interventi, scritto lettere. Ad oggi non è migliorato nulla. Noi pendolari attendiamo risposte alle nostre richieste (rimaste tutte disattese): puntualità del servizio; informazioni tempestive su eventuali ritardi; un mezzo di sostituzione che possa garantire il servizio anche in caso di guasti di uno dei mezzi; un riparo e una rivendita al porto di Messina dove dobbiamo stazionare sotto il sole o sotto la pioggia e, in caso di malfunzionamento del biglietto elet-

tronico fare cento metri per andare alla Stazione Marittima; un'integrazione con gli orari e i biglietti dei mezzi pubblici messinesi e reggini (in particolare a Reggio in quanto la zona di attracco è distante dalle fermate e dalle rivendite di biglietti). Soprattutto noi pendolari vorremmo che le città di Reggio e Messina, si avvicinassero nel rispetto delle loro diversità e sfruttando le loro similitudini, per far diventare questo tratto di mare un'opportunità in più per tutti. Noi, che ogni giorno dobbiamo affrontare le intemperie del mare, gli orari rigidi, dobbiamo escogitare soluzioni per risparmiare sulla sosta, per far coincidere tutto, per risolvere i problemi che fino ad oggi, istituzioni e società non hanno saputo risolvere.

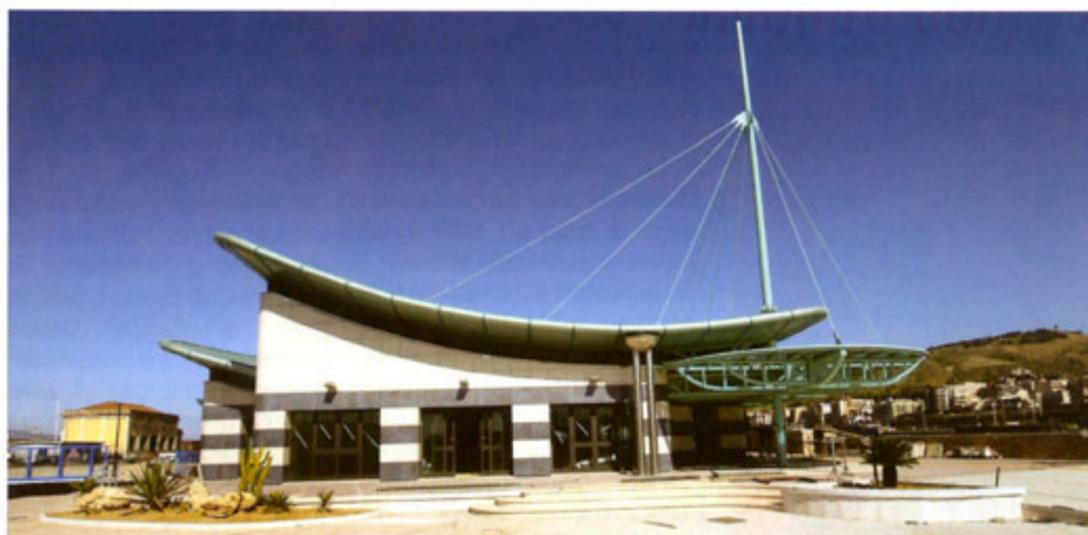
Noi siamo lì, obbligati ad aspettare, sfruttando la solidarietà che tra di noi è forte. Nonostante tutto si ride e si scherza, sotto l'acqua e sotto il sole, o sopra un mare veramente inclemente come quello di stamattina, durante il quale abbiamo dovuto calmare le crisi di nervi di chi era sul "Segesta jet" un anno fa ed ha ancora le crisi di panico, e accompagnare alla toilette chi invece so-

friva di mal di mare. C'è sempre un bel clima: tra professionisti, personale giudiziario, forze dell'ordine, medici, paramedici, universitari, postali, ferrovieri e tanto altro, sono nate amicizie forti e sincere e tutto sembra meno brutto, ma sempre aspettiamo, e in quest'attesa lascio che il lettore decida chi sono i veri... padroni dello Stretto.



La nuova stazione Reggio Calabria Mare

Domenico Iannò



Tra qualche mese verrà inaugurata dal gruppo Ferrovie dello Stato il nuovo polo funzionale costituito dall'area della nuova stazione di Reggio Calabria Mare. Il progetto consente, ai fini della mobilità

passaggeri, di dotare la città di Reggio Calabria di un nuovo terminale di interscambio tra servizi su mare, ferro e gomma. In questo modo, viene migliorata notevolmente l'accessibilità dei viag-

giatori ai servizi di navigazione tra le due sponde, i quali potranno accedere direttamente alla stazione marittima sia con il mezzo pubblico, sia con le auto private. Il piazzale antistante la stazione è

infatti dotato, oltre che di un parcheggio composto da circa 90 posti auto, anche di un terminal bus nel quale si atterreranno alcune linee urbane dell'ATAM. L'ingresso al nodo intermodale avverrà direttamente dalla Via Florio senza effettuare il transito dei mezzi all'interno dell'area portuale, con un risparmio, per l'utente, in termini di tempi di percorrenza di almeno 10 minuti.

La realizzazione del nodo intermodale della stazione marittima, insieme ai due terminali di interscambio di Ponte Libertà e Botteghelle, fa parte di una più ampia strategia di razionalizzazione e potenziamento dei trasporti pubblici avviata negli ultimi anni nella città di Reggio Calabria. Tra le altre misure necessarie, vi è, come è noto, l'urgenza da parte della Regione

Calabria di approvare il nuovo programma di esercizio predisposto dall'ATAM, che consentirebbe di soddisfare i bisogni dell'utenza offrendo un servizio urbano più efficace e di qualità.



Nuove risorse per la mobilità nell'area dello Stretto

Il Ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi il 25 febbraio ha ufficialmente inaugurato la metropolitana di superficie "Tamburello". Simbolicamente si è aperta così una nuova era per i trasporti nel nostro comprensorio a fronte di un intervento straordinario, programmato dal Ministero in tempi brevissimi, destinato a ridurre i disagi dovuti

ai lavori di ammodernamento della A3. 100 milioni di euro per ridisegnare la mobilità nella nostra provincia con sostanziose novità - che riguardano oltre al trasporto su ferro anche i collegamenti via mare nell'area dello Stretto. Per potenziare il traffico ferroviario il Ministero ha destinato ben 40 milioni di euro per l'acquisto di

mezzi di nuova generazione - disponibili dal 2009 - la riqualificazione delle 20 stazioni ricadenti nella tratta del servizio "Tamburello", nonché la realizzazione di una nuova stazione connessa all'Aeroporto "Tito Minniti". Altri 30 milioni, invece, per le "autostrade del mare" per andare incontro alle emergenze più strettamente connesse al tra-

sporto merci con l'istituzione di un servizio marittimo nella tratta tra il porto di Catania ed il porto di Corigliano Calabro e viceversa. Infine il capitolo "metropolitana del mare" per collegare le due sponde dello Stretto e dare risposte ai pendolari che sino ad ora si sono confrontati con un sistema inefficiente. Il ministero dei Trasporti ha, infatti, invitato le imprese interessate e in possesso dei requisiti previsti a manifestare interesse e partecipare quindi ad una gara di appalto. Un primo collegamento marittimo veloce unirà Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, oltre all'istituzione di una linea

diretta tra l'Aeroporto di Reggio ed il porto di Messina. Il contributo complessivo sarà di 30 milioni di euro e il contratto di servizio della durata di tre anni verrà stipulato tra l'impresa aggiudicataria e il ministero dei Trasporti. In totale saranno cinque le navi in servizio con capacità di almeno 250 passeggeri. Due copriranno la linea circolare Messina Porto/Messina Papardo/Villa San Giovanni/Reggio di Calabria/Messina Porto. Una assicurerà il collegamento diretto tra Messina Porto e Aeroporto di Reggio e viceversa. Altre due navi saranno utilizzate in caso di picchi di traffico durante le ore di punta.



Potenziamento del servizio ferroviario Rosarno-Melito Signori in carrozza: parte Tamburello!

Angelo Platania

"Cambia ritmo alle tue giornate" è questo lo slogan che ha animato la campagna pubblicitaria di un nuovo servizio ferroviario denominato "Tamburello" istituito tra Rosarno e Melito Porto Salvo. Considerata infatti, l'emergenza sull'autostrada Salerno - Reggio Calabria, interessata nel tratto reggino da consistenti lavori di ristrutturazione, per i prossimi tre anni, il Ministero dei Trasporti, tra

le varie azioni promosse, ha stipulato una Convenzione con il gruppo FS finalizzata all'incremento del trasporto ferroviario pendolare sulla tratta Rosarno - Melito Porto Salvo. Una iniziativa questa che vuole fornire una soluzione rapida e funzionale ai viaggiatori locali, fornendo così, nell'ambito di una situazione di crisi, una risposta strutturale ad emergenze consoli-

date. Già a partire dal 21 gennaio 2008 hanno circolato 4 treni/giorno in più, che dal 18 febbraio 2008 e fino al 17 febbraio 2011, sono diventati 14 treni regionali in più sulla linea Rosarno - Melito Porto Salvo negli orari di maggiore domanda di traffico pendolare che si vanno ad aggiungere alla pianificazione di trasporto di tipo metropolitano, nato dopo gli

importanti interventi infrastrutturali di raddoppio ed elettrificazione della tratta Reggio Calabria-Melito P.S. E' prevista la realizzazione della nuova stazione di Reggio Calabria Aeroporto, e la riqualificazione di 20 stazioni della linea (pensiline, illuminazione, recinzioni e marciapiedi), oltre che l'attrezzaggio di 16 stazioni, consistente nella realizzazione di parcheggi allo scopo di favorire e sviluppare l'interscambio modale cosiddetto "a pettine", indispensabile in una regione come la nostra laddove la linea ferroviaria corre lungo la costa e i centri abitati restano a monte della stessa. Sul territorio si è data grande risonanza a questa iniziativa con una campagna pubblicitaria molto capillare e d'effetto, che vuole rassicurare i cittadini rispetto alle problematiche derivanti dall'emergenza dell'ammodernamento della A3 e allo stesso tempo incentivare l'utilizzo del treno come modalità di trasporto da preferire, specie in considerazione della integrazione tariffaria TREBUS che permette la conti-



nuità di viaggio con i mezzi su strada di ATAM nel comprensorio reggino. Il potenziamento del servizio ha raccolto il plauso degli esponenti delle Associazioni dei Consumatori che lo scorso 20 febbraio hanno incontrato i rappresentanti di Trenitalia ed RFI presso il Club Eurostar della stazione di Reggio Calabria Centrale, dove si è avuto modo di illustrare in dettaglio gli aspetti della Convenzione stipulata, che ben si integra al sistema orario cadenzato del servizio urbano e suburbano già esistente in ambito regionale.

TAMBURELLO

È nato un nuovo servizio tra Rosarno e Melito Porto Salvo: cambia ritmo alle tue giornate.

14 treni in più per accompagnarti nei viaggi di tutti i giorni.

Tamburello è il primo passo per facilitare gli spostamenti nell'area di Reggio Calabria. Verranno in seguito rinnovate le stazioni e i parcheggi e realizzata la nuova stazione dell'Aeroporto.

È l'inizio di un nuovo viaggio: sali in carrozza.

MINISTERO DEI TRASPORTI | TRENITALIA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

E adesso... la pubblicità!

Il backstage dello spot di ATAM



*"Percorriamo tanta strada
assieme. Condividiamo le
vostre emozioni!"*



Un set naturale come il Lungomare Falcomatà, un gruppo di giovani frizzanti, e un'idea creativa vincente. Questo il mix alla base dello spot che Atam ha inteso realizzare con la collaborazione della BluOcean. Da tempo, ormai, l'azienda ha avviato una serie di iniziative volte a migliorare la propria immagine presso i clienti del servizio di trasporto pubblico. Un'operazione di "restyling" - naturalmente affiancata ad un più complesso impegno per migliorare la qualità del servizio - che passa anche attraverso la comunicazione pubblicitaria che fino ad ora era stata affidata solo alle affissioni e alle inserzioni. Dunque, l'idea di veicolare la "nuova filosofia" aziendale attraverso un media che unisse immagini, musica e parole è apparsa subito convincente ai vertici Atam. E in questi giorni lo spot è già in onda sulle frequenze di un'emittente televisiva locale: 15 secondi in cui l'azienda racconta se stessa.

Ne abbiamo parlato con Francesco Scarpino, direttore della BluOcean, per farci raccontare qualche retroscena.

- Da quale idea ha preso le mosse lo spot?

Incontrando i vertici aziendali abbiamo da subito registrato un certo "timore"... ci chiedevano di individuare il messaggio più giusto che esprimesse l'impegno, e forse anche lo spirito di un'azienda, evitando soluzioni di rito. Abbiamo da subito coltivato l'idea che bisognasse costruire un messaggio che in qualche modo finisse per "umanizzare" l'azienda.

- "Percorriamo tanta strada assieme. Condividiamo le vostre emozioni": uno slogan che racconta la mission di Atam?

Il fine di ogni azienda è produrre beni o servizi che risultino graditi al mercato. Per far ciò bisogna conoscere bene il proprio "cliente". Atam non trasporta merce ma persone: un "carico" unico e irripetibile di



storie, volti, emozioni. È bello pensare ad un Bus come "veicolo", sì, ma di emozioni. **- Uno spot da 15 secondi, oltre 5 ore di riprese...**

Si con l'impegno di 9 comparse e del piccolo Gabriele, oltre ovviamente al personale tecnico. Abbiamo acquisito immagini per una durata complessiva di oltre 45 minuti. E' difficile "lavorare" sulle espressioni. Ci siamo impegnati affinché anche questo

prodotto finisse con il suscitare condivisione, emozione e - infine - attrazione.

Sa, alla dirigenza è piaciuto subito, ma le confido che eravamo fiduciosi: prima di sottoporre qualunque nostro prodotto alla committenza, lo facciamo visionare a gruppi distinti di persone, non addetti ai lavori e differenziate per classi di età...ha suscitato quello che le accennavo prima.



Il possesso della Cqc nel futuro dei conducenti professionali

Giuseppe Bova

Con direttiva 2003 /59/CE dell'Unione Europea e successivo decreto del Ministro dei Trasporti del 07.02.2007, sono state emanate norme finalizzate alla formazione iniziale e periodica dei conducenti professionali.

Con tale normativa, a tutti i conducenti di veicoli per i quali è richiesta la patente C, C1, C+E, C1+E, D, D1, D+E, D1+E, ai cittadini europei o di un Paese terzo dipendenti da un'impresa di autotrasporto italiana, per svolgere attività di conducente per il trasporto di persone o merci o entrambi, è richiesta la carta di qualificazione del conducente (CQC)

L'obiettivo principale di tale iniziativa è quello di accrescere il bagaglio culturale e professionale di chi guida per professione, di accentuare la conoscenza delle materie relative alla sicurezza da rispettare durante la guida e quando il veicolo è in sosta, di approfondire le materie connesse alla prevenzione dei rischi ed alle economie possibili, specie di carburante.

Le successive hanno chiarito che:

- I conducenti di veicoli adibiti ad uso proprio, quando sono assunti alle dipendenze di un'impresa con la qualifica di autista devono possedere la CQC;
- I conducenti di scuolabus per i quali era richiesto il possesso di KD, per svolgere tale attività in proprio o per conto terzi, devono essere in possesso della CQC.

In fase di prima attuazione della Legge è possibile che il rilascio della CQC avvenga con la sola presentazione agli Uffici della Motorizzazione Civile della prescritta documentazione che i conducenti devono possedere all'entra in vigore del dispositivo e cioè al 07.02.2007.

A tale adempimento sono riconducibili

RESIDENZA	CATEGORIA PATENTE POSSEDUTA
Italia	KD, C, C+E
Europa *	C, C+E, D, D+E
Paese UE*	C, C+E, D, D+E

*ma dipendenti da imprese italiane

Per il rilascio della CQC in esenzione la domanda alla Motorizzazione deve essere presentata nel rispetto del seguente calendario:

INIZIALE COGNOME AUTISTI	A PARTIRE DAL
A - F	05.04.2007
G - M	05.07.2007
N - R	05.10.2007
S - Z	05.01.2008

Dopo la fase degli automatismi sopra precisati, il rilascio ordinario sarà possibile superando uno specifico esame a questionario, previa frequenza di un corso di formazione di 280 ore di cui 20 di esercitazioni pratica.

Cari colleghi, auguri per la meta raggiunta!

Carissimi colleghi, sono passati ben 18 anni da quel faticoso 29/12/1990 che ci ha visti protagonisti di una dura lotta per poter avere un posto di lavoro sicuro presso l'allora A.M.A.. In questi anni, giorno dopo giorno, abbiamo incontrato sulla nostra strada tanti problemi e tante difficoltà, ma con l'aiuto di Dio, e con il nostro impegno e devozione al lavoro, siamo riusciti a superare tutto.

In questi anni sono accadute tante cose, alcune purtroppo spiacevoli, come la prematura scomparsa del carissimo amico e collega Paolo Latella uomo di grandissime virtù che rimarrà sempre nei nostri cuori. Altre invece belle, come il traguardo della pensione raggiunto dai colleghi Antonino Spanò, Carmelo Calabrò (maestru Mazza), Lorenzo Greco e Pasqualone Milasi (u burdellaru). Da ricordare anche Carmelo Babuscia andato in pensione in anticipo, purtroppo, per problemi di salute.

In ogni modo, cose in 18 anni ne sono successe, e credo che ancora nel nostro futuro ne vedremo tante altre. L'importante è andare avanti e continuare ad avere giorno dopo giorno quel rapporto di fraterna amicizia che ci lega, che va oltre il semplice rapporto di lavoro e sperare che saremo sempre qui a festeggiare i prossimi 18 anni tutti insieme.

Fausto Napoleone



Torneo dello sport e dell'amicizia

Quando sport e azienda si incontrano

Pietro Stelitano



Anche quest'anno parte del personale aziendale, dismette per qualche ora le divise per indossare scarpini e calzettoni: l'ATAM insieme al Circolo dipendenti ha iscritto una squadra al "1° Torneo dello sport e dell'amicizia", torneo di calcio a 11 riservato a enti e aziende della città di Reggio Calabria che si svolgerà dal 13 febbraio al 30 giugno. Noi tutti speriamo di continuare a far bella figura dopo i pregevoli risultati ottenuti negli

anni precedenti (2° posto torneo di calcio a 11 e 1° posto nel torneo di calcio a 5 organizzati dall'ATAM e dalla Lega UISP nel 2006 e nel 2007). L'adesione a tale iniziativa è stata resa possibile grazie all'intensa attività organizzativa di alcuni colleghi (Caridi, Stelitano, Catalano, Sgarlato, Saja S.) nonché alla disponibilità dei vertici aziendali e del Circolo Aziendale che hanno finanziato le spese di iscrizione e di gestione.

L'Amministratore Unico, e il Direttore Generale, sono stati entusiasti di questa partecipazione ad un evento che vede rivali di spessore quali: Comune di Reggio Calabria, Multiservizi SpA, Leonia SpA, Consiglio Regionale, Azienda Ospedaliera, Aeroporto dello Stretto, Doctors e Sporting Club. Dovranno essere disputate 16 partite più eventuali semifinali e finali.

Un ringraziamento merita anche il nostro

fornitore "Beniamino Morabito" che ci ha finanziato l'acquisto del materiale sportivo.

Ci auguriamo tutti che queste iniziative sportive possano diventare sempre più frequenti, allo scopo di creare dei momenti di aggregazione e socializzazione che portino a migliorare i rapporti tra i dipendenti stessi e a rafforzare il senso di appartenenza all'Azienda.

La rosa della squadra è composta da 24 colleghi: Bova A., Campolo, Caridi B., Catalano A., Gangemi, Gattuso S., Giuffrè, Laganà P., Lombardo, Maesano N., Martino A., Milardi, Milasi, Morabito P. '74, Paviglianiti, Ripepi, Romeo L., Rosace, Saja V., Sgarlato, Stelitano P., Vadalà G., Vitarese, Zangari. Invitiamo tutti i colleghi a sostenere la nostra squadra durante le partite che ci vedranno impegnati.



REDAZIONE

Via Foro Boario,
 89100 Reggio Calabria
 tel: 0965 620121

Direttore Responsabile

Vincenzo Filardo

Caporedattore

Manuela Foti

Comitato di Redazione

Giuseppe Bova
 Viviana Fedele
 Domenico Gattuso
 Domenico Iannò
 Angelo Platania
 Alfredo Priolo
 Antonino Russo
 Fausto Napoleone
 Stefano Tommasello
 Antonino Vitetta

Progetto Grafico

Artphotography

Foto

Antonio Pellicanò

Stampa

Produzioni Televisive s.r.l.



La famiglia Atam si arricchisce di 2 nuove presenze: ben arrivati ad Angela, figlia di Luca Gaetano e Katia Saccà, e a Paolo, figlio di Giuseppe Vadalà e Fortunata Chità.

Libertà è

Libertà è per chi momento per momento la conquista, non per chi libertà chiede per ottenerla in concessione.

Libertà è quando luce dall'amore giunge, non quando paladini di libertà innalzano le loro bandiere di vittoria.

Libertà è dove cuori liberi danzano e cantano, non dove menti assetate sono di libertà.

Libertà è colore d'aurora profumo di viola, silenzio di vespro tepore di fiamma sapore di pane amore di bimbo carezza di mamma sorriso di donna benedizione dell'uomo.

Odralif