

LA VOCE DEL CIRCOLO PERTINI

30 settembre 2021

Gli articoli de La Voce del Circolo Pertini possono essere letti visitando i siti

info@vocecircolopertini.it; www.associazioneculturalemediterraneo.com; https://www.genovatoday.it/

PILLOLE

Edoardo Rixi, il soldatino di Salvini

Edoardo Rixi è da anni il leader leghista in Liguria, fedelissimo di Salvini. In questi giorni nella Lega si è acceso un aspro confronto. Il crollo di Salvini nei sondaggi, il rischio di una sonora sconfitta nelle prossime elezioni comunali, creano malessere. La Lega che conta, quella del Nord soprattutto lombardo-veneta, intercetta gli umori del proprio elettorato, che soffre la posizione sul Green pass. I piccoli industriali vogliono lavorare e lavorare in sicurezza. Rixi interviene per dire che “nella Lega la linea la decide il segretario”. Salvini è talmente spaesato e ha perso il controllo, tanto che non sa che dire. Mentre la Lega vota a favore del Green pass, 51 parlamentari leghisti non si presentano al voto. Povero Rixi, se questa è una linea, assomiglia a quella di un sismografo durante un terremoto.

* * *

Da Autostrade-Benetton ci salveranno Roberto Mancini e Flavio Briatore?

Ha iniziato il commissario della nazionale di calcio a denunciare lo stato delle autostrade liguri, con post indignati anche verso chi ci lavora. E poteva prendersela con chi gestisce, non con chi rischia vita e salute. Ora arriva l'ineffabile Flavio Briatore, anche lui fermo in coda: “le autostrade in Italia e chi le amministra fanno schifo. Non solo non dovremmo pagare il ticket, ma dovremmo chiedere i danni”. Poi aggiunge che i cartelli parlano di “lavori in corso” ma non c'è nessuno che ci lavori. Autostrade ha replicato ai due citando Amici Miei (preaturata la supercazzola come se fosse antani). Quanto meno ha risposto, cosa che non fece quando i camionisti bloccarono i tir per protesta. Ai vip si parla, ai lavoratori no. E i nostril rappresentanti regionali? Tanto loro prendono l'aereo.

* * *

I tifosi se lo comprerebbero il Genoa?

Audace colpo dei soliti fondi d'investimento. Stavolta si tratta del Genoa. I rossoblu sono diventati di proprietà del fondo d'investimento americano 777 Partners. Notizia buona o cattiva? Per Preziosi sicuramente buona, ma per i tifosi? Da una rapida occhiata al Fondo si capisce che del Genoa non gliene frega niente. Il suo focus è “investire in mercati inefficienti”: pagare poco, rivendere a tanto. Se il Genoa darà risultati se ne disfaranno tra qualche anno, altrimenti lo manderanno a quel paese. Uscire dalla trappola finanziaria che strozza lo sport è possibile: nel calcio tedesco o a Barcellona gli azionisti maggiori sono i tifosi, i minori, gli sponsor. E i risultati ci sono. Ma bisogna tirar fuori le palanche: qui casca l'asino e il glorioso Genoa?

EDITORIALI

Lettera aperta ai rappresentanti dei 19 paesi e della Unione Europea riuniti a Genova il 27 e 28 settembre per definire le infrastrutture da realizzare nel mondo.

Benvenuti a Genova.

Nella vostra attesa, in rappresentanza del popolo inquinato di questa città, ci siamo interrogati su quali strutture avremmo bisogno per conquistare benessere e salute e quali dovrebbero essere i criteri e le modalità per la loro scelta.

Ovviamente a Genova, non potevamo evitare di discutere su quale dovrebbe essere il rapporto della città con il suo porto: per tutti fonte di benessere, di lavoro sicuro, privo di rischi ambientali e di inquinamento, non di profitti per pochi. E a tal riguardo vi inviamo anche una nota specifica sulle "infrastrutture" che dovrebbero avere tutti i porti del mondo e quali regole dovrebbero seguire, per essere realmente "verdi", a basso impatto nei confronti del clima, del mare, degli abitanti delle città che li ospitano.

I problemi di Genova sono certamente problemi presenti in tutti i vostri Paesi, il Gruppo dei 20, ma anche negli altri Paesi che aspirano a condizioni di vita migliori.

L'incombente catastrofe climatica, che coinvolge indistintamente tutta l'umanità e tutti i viventi, richiede, da parte vostra, scelte coraggiose, lungimiranti e altruistiche.

La sfida è epocale, mai prima d'ora affrontata e non può essere persa.

Non è possibile che tutto cambi per non cambiare nulla, come qualcuno ancora pensa.

L'era delle priorità date alla crescita e ai Prodotti Interni Lordi è finita e deve realizzarsi una nuova Rivoluzione, dopo quella industriale: quella Ecologica.

La Rivoluzione Ecologica che mette, al centro delle scelte, un equilibrato e giusto uso delle risorse a disposizione di tutta l'umanità, la riduzione di sprechi di energia, di materiali, di cibo da parte dei Paesi più ricchi, i nostri, e il ripudio della guerra da parte di tutti.

Le infrastrutture che dovremo realizzare al più presto, devono

- facilitare il rapido abbandono dei combustibili fossili
- produrre e usare, in modo più sobrio e più giusto, solo energia rinnovabile, in grado di durare nei millenni a venire
- individuare modi più efficienti e meno impattanti per trasportare persone e merci.

Sarà di vitale importanza riconoscere il valore dei materiali contenuti nelle merci che, dopo un tempo adeguatamente lungo del loro uso, e con le necessarie infrastrutture, possano essere estratti, recuperati e riciclati.

Infine, dovremo curare le infrastrutture che ci ospitano: le case e le città che, a tutte le latitudini, dovranno essere piacevoli da vivere, oasi verdi capaci di rispondere agli eventi climatici estremi.

Per realizzare tutto questo è necessario un cambio radicale nei metodi e nei processi delle nostre scelte. Sono necessarie modalità di scelta trasparenti, partecipate e rispettose di norme e leggi stabilite per la tutela della salute e dell'ambiente, come quelle adottate dall'Unione Europea.

Infine, ai rappresentanti dei paesi della UE, chiediamo che siano istituiti Osservatori Indipendenti che valutino l'Impatto Ambientale dei progetti approvati nell'ambito di Next Generation EU e, in particolare, verifichino che questi progetti non arrechino danni alla biodiversità, agli ecosistemi, alle matrici ambientali e alla popolazione.

Grazie per quanto riuscirete a fare!

A nome di tutti i popoli inquinati

Rinascimento Genova

* * *

L'incomprensibile ossessione elettorale di Giovanni Toti

Nell'attuale fase della politica genovese e ligure, caratterizzata dall'abitudine sistematica di calpestare le regole e il comune senso del pudore, certe vicende sono di facilissima interpretazione, altre molto meno. Ad esempio si capisce benissimo perché il sindaco di Genova Marco Bucci, detto *ù sbraggia*, ha accorpato nella persona del suo portavoce Federico Casabella, già redattore dell'edizione locale de *il Giornale*, anche la funzione istituzionale di responsabile dell'Ufficio Stampa

del Comune (dunque al servizio non solo della maggioranza ma anche dell'opposizione). Operazione espressamente vietata dalla legge 150/08 ma molto utile per piazzare un proprio fedele in una posizione cruciale nella prossima campagna elettorale, in cui il Bucci si gioca la riconferma.

Meno immediatamente comprensibile il perché Giovanni Toti abbia dilatato il proprio staff da 12 a 35 collaboratori, portando la spesa di denaro pubblico da 440mila a 1 milione e 400mila euro. Visto che in questo momento la presidenza di Regione Liguria non è in ballo.

Invece "un uccellino" ci dice che questa operazione era stata varata già al tempo delle scorse elezioni e che l'opposizione non se ne è ancora accorta, tutta presa dall'escogitazione di fantasiosi e inconcludenti embarghi contro Viagra e jeans.

Sia come sia, elezioni o non elezioni, il caso totiano è quello di un politico in permanente campagna elettorale, inseguendo la chimera di quel ruolo nazionale che il suo micro-partito da uno per cento – *Cambiamo!* – continua a rendere assolutamente problematico. Da cui i boatos dell'attuale freddo fra il Toti e il Bucci perché il sindaco preferirebbe non imbarcarsi nella formazione del collega di piazza De Ferrari, sebbene arrivino da quel palazzo i fondi elettorali di cui ha disposto nella sua precedente avventura amministrativa per Tursi e dovrebbero arrivare per la prossima. Appunto, sempre soldi che escono dalla cassaforte della Fondazione *Change* di Toti. Il quale sarebbe persino patetico nell'inseguire il suo sogno impossibile di protagonismo oltre le soffocanti ristrettezze dei confini liguri, se non perseguisse tale miraggio attraverso le logiche accaparrative e spartitorie da repubblica delle banane. A fronte di un gravissimo disinteresse riguardo alla proposta politica, alla visione strategica e al *problem solving*. Sostituiti dalle cazzabubbole propagandistiche escogitate dal suo *spin doctor* Marco Pogliani, dato vicino all'Opus Dei e già all'orecchio tanto della sindaca milanese Letizia Moratti che di Beppe Sala. Buoni quelli e buoni questi!

La redazione de "La Voce del Circolo Pertini"

Nicola Caprioni, Daniela Cassini, Angelo Ciani, Monica Faridone, Michele Marchesiello, Carlo A. Martigli, Giorgio Pagano, Pierfranco Pellizzetti

Hanno scritto per noi:

Andrea Agostini, Franco Astengo, Enzo Barnabà, Maddalena Bartolini, Giorgio Beretta, Pieraldo Canessa, Roberto Centi, Comitato spontaneo amici del Tariné, Cooperativa Il Ce.Sto, Battistina Dellepiane, Egildo Derchi, Erminia Federico, Maura Galli, Luca Garibaldi, Valerio Gennaro, Antonio Gozzi, Santo Grammatico, Roberto Guarino, Monica Lanfranco, Giuseppe Pippo Marcenaro, Maurizio Michellini, Anna Maria Pagano, Paola Panzera, Marianna Pederzoli, Enrico Pignone, Bruno Piotti, Bernardo Ratti, Rinascimento Genova, Ferruccio Sansa, Mauro Solari, Giovanni Spalla, Gianfranco Tripodo, Gianmarco Veruggio, Franco Zunino.

LETTERE ALLA NEWS

Riceviamo questo commento dal nostro collaboratore ingegner Roberto Guarino:

A proposito del salone nautico

Da buon genovese, classe 1949, amo il mare, quindi, non ho quasi mai mancato di visitare il Salone Nautico di Genova dai tempi in cui si svolgeva in primavera (molti anni or sono) fino a quello del 2021. Anche il Salone di Barcellona, raramente però, mi ha contato tra i visitatori.

Ecco, ricordando i grandi Saloni di un tempo, pur costretti in ambienti angusti e con scarsi spazi in acqua, e commentando quelli recenti compreso l'ultimo, il pensiero che ho messo a fuoco e che il Salone di Genova ha "virato" sempre più verso una clientela molto, ma molto abbiente.

Per carità, anche in passato si vedevano barche da milioni di euro per un adeguato target di clienti, ma c'erano anche numerosi stand (magari all'aperto perché costavano meno) di piccoli cantieri, artigianali e non, che espongono natanti alla portata, se non di tutti, almeno di molti. Imbarcazioni che costavano come una utilitaria e che quindi potevano essere il desiderio realizzato di famiglie e/o di pensionati.

Nei saloni recenti, compreso l'ultimo, questi spazi praticamente non esistono (o almeno sono limitatissimi); come non esistono (o almeno sono limitatissimi) spazi espositivi di accessori: dai moschettoni, alle cime, ai carrelli porta barca, ai parabordi, e via dicendo. Squilibrio ancora più evidente se consideriamo, ad esempio, il Salone di Barcellona che dispone di spazi enormemente più vasti e dove sono esposti i tipi più vari di natanti e di accessoristica nautica.

Comunque i numeri dicono che i 5 giorni di Salone hanno visto il completo sold out di biglietti. Tanta gente è venuta a Genova. Sicuramente non tutti erano ricchi; in piccola parte erano ricchi, in parte solo curiosi appassionati di mare e in parte le succitate famiglie, che però è difficile che abbiano trovato barche alla loro portata o, quanto meno, trovato un ventaglio di proposte per essere supportati nella scelta.

Concludendo: tutto molto in linea con lo spirito dei tempi, in cui il lusso la fa da padrone.

Roberto Guarino

FATTI DI LIGURIA

Nel convegno tenutosi il 25 settembre presso il CAP di Genova ("G 20 infrastrutture"), la dimensione logistica globale come governo dei flussi materiali delle merci e virtuali della finanza ha fornito la cornice di riferimento ai problemi infrastrutturali liguri. Riportiamo l'intervento del nostro collaboratore Matteo Solari.

Infrastrutture liguri 3: il futuro possibile

Anni di scarsa manutenzione della rete autostradale, che comunque è stata realizzata dai 45 ai 65 anni fa, non considerando la Camionale che di anni ne ha oltre 80, stanno comportando enormi disagi sulla rete ligure. Il crollo del Morandi ha attenzionato gli enti di controllo (MIT in primo luogo) e la Magistratura sullo stato di rischio esistente nella rete. Per tale motivo sono, per fortuna, iniziate una serie di attività manutentive che comportano notevoli disagi, essendo svolte in parallelo tra loro. Non possiamo pensare che questa situazione sia momentanea, ci attendono anni di disagi.

Se la situazione è questa, il tema è "che fare?" Sicuramente tutte le gallerie ed i viadotti devono essere soggetti ad un programma di interventi straordinari, da Ventimiglia a Sarzana. Ora è vero che la Liguria è isolata, anche se questo è stato per anni lo slogan di che voleva l'inutile Gronda di Genova. In una situazione straordinaria anche le soluzioni devono essere straordinarie. Innanzi tutto potenziamento del servizio ferroviario, raddoppiandone l'offerta, nei limiti di capacità delle linee, sia per i pendolari, sia per i turisti. Potenziamento del TPL per limitare l'uso dei mezzi privati, assieme alla riduzione delle tariffe dei taxi. Trasporto via mare dei passeggeri a cominciare dalla nave bus di Genova secondo quanto previsto da anni dal PUC, ma anche nelle Riviere.

Chi paga? Innanzitutto Autostrade, magari ripristinando il pagamento delle tratte liguri, anche per disincentivare l'uso del mezzo privato. E poi lo Stato e la Regione.

Analogamente per le merci va incrementato l'uso del treno. La capacità delle linee di valico per i porti di Prà e Sampierdarena (linee dei Giovi, Succursale dei Giovi e Ovada) e Vado (linee Savona – Torino) è sufficiente a smaltire gran parte dei TEU movimentati, anche senza Terzo Valico, sia pure con delle limitazioni: treni max da 1.300 t, lunghezza massima di 600 m, necessità di usare vagoni ribassati sulle due linee dei Giovi nel caso di trasporto di high cube.

La vera ragione, dello scarso utilizzo della ferrovia in questi anni non è stata la mancanza del Terzo Valico, ma la mancata convenienza economica dell'uso del ferro per distanze inferiori ai 2-300 km.

Poiché l'80% delle merci viene consegnata a distanze inferiori a tale limite gli operatori impiegano la gomma. Occorrono perciò degli incentivi economici per l'uso del ferro. Ritengo che di fronte all'emergenza lo Stato dovrebbe rinunciare a parte degli introiti fiscali dei porti liguri finanziando il trasporto su ferro fino ai più vicini interporti (Novara per Genova, Mondovì per Vado). Sul nodo genovese grava inoltre il transito di alcune migliaia di transiti di camion tra i due porti. Non vi sono problemi tecnici a prevedere uno-due traghetti che garantiscano la connessione tra i due porti ad orari cadenzati, che potrebbero essere sempre finanziati dai ricavi fiscali portuali.

Mauro Solari

I lettori che apprezzano queste nostre news sono invitati a fornirci gli indirizzi email di altre persone interessate a ricevere la Voce del Circolo Pertini (vocecircolopertini@gmail.com).

FATTI DI LIGURIA

Le bugie hanno le bolawrap corte

Quarantaquattresimi nel mondo e primi in Italia: così la polizia di Genova è in pole position per l'utilizzo del bolawrap, una specie di pistola che lancia delle bolas (come fa Batman). L'assessore Giorgio Viale (quello che lo scorso anno avrebbe consigliato a un'anziana signora in difficoltà di iscriversi alla Lega per riuscire a ottenere una casa popolare) ha fatto pure da cavia durante la presentazione: chissà, forse per dare l'esempio o prepararsi al peggio. Il bolawrap dovrebbe sostituire il teaser, la pistola elettrica che se hai un peacemaker ti mette in condizioni di non nuocere: definitivamente, pronto per le esequie. Potrebbe essere una bella iniziativa, anche se la distanza efficace è di soli cinque metri, ma viaggia alla bellezza di 195 metri al secondo. La speranza è che se effettivamente verrà utilizzato dalle forze di polizia, queste vengano allenate a mirare bene: se spari alle gambe è un conto, ma se sbagli mira e le bolas arrivano alla testa o al collo, si rischia di essere accecati dai rampini o strozzati. Certo è che fra i caruggi genovesi, non ne vedo un facile utilizzo. Quello che tuttavia appare più pericoloso è la scelta del fornitore, la Defconservices, che nel 2019 era ancora ditta individuale di Danila Maffei, e che ha come consulente il compagno (non in senso comunista) Alessandro Bon, già dipendente Beretta. Arrestati per traffico illegale di armi con l'Iran negli anni precedenti, con il Bon condannato a 4 anni per associazione a delinquere finalizzata proprio al commercio di armi (reato poi prescritto nel 2019, il tutto riportato da diverse fonti giornalistiche tra cui anche il Fatto Quotidiano). Secondo quanto riportato dall'assessore Giorgio Viale si tratta di una scelta "obbligata" perché la Defconservices è l'unico concessionario del bolawrap. Non è vero, sic et simpliciter. Perché nel sito della Wrap, la fornitrice e detentrica del brevetto, si legge testualmente che "BolaWrap è attualmente disponibile solo per le forze dell'ordine e le agenzie militari". Ovvero che direttamente l'esercito italiano o qualunque forza di polizia potrebbe effettuare un ordine. Allora, come direbbe il già famoso professor Battaglia, "la domanda sorge spontanea". Perché affidare questo business a un'azienda i cui amministratori non hanno precedenti propriamente francescani? A pensar male si fa peccato, e io sono un grande peccatore.

CAM

I lettori che apprezzano queste nostre news sono invitati a fornirci gli indirizzi email di altre persone interessate a ricevere la Voce del Circolo Pertini (vocecircolopertini@gmail.com).

FATTI DI LIGURIA

Precari in Liguria: un numero in costante crescita

I dati del Ministero del Lavoro, resi noti con il rapporto Banca d'Italia, registrano un saldo positivo di 25.792 nuovi contratti di lavoro in Liguria, da gennaio a giugno 2021. Tra questi 22.836, almeno 8 su dieci, sono a tempo determinato con una crescita del +428% rispetto al 2020 e con 6 mila contratti in più anche rispetto al 2019.

Nel frattempo, i contratti a tempo indeterminato, che erano 3.589 nel 2019, ultimo anno pre-covid, sono scesi a 1.542.

Se la ripresa dopo la pandemia mostra da un lato numeri incoraggianti, dall'altro mette a nudo le nuove fragilità dei rapporti di lavoro, sempre più precari, sempre più incerti, sempre meno pagati. Da un lato assistiamo alle proteste dei precari della scuola a Savona e in altre realtà. Alla Spezia abbiamo l'incredibile caso di 150 OSS della sanità pubblica, licenziati, grazie all'ignavia della Regione Liguria, dopo anni e decenni di lavoro e dopo aver retto la situazione emergenziale del covid, costringendoli a un assurdo concorso, che ne ha già licenziato 110, sperando che gli ultimi 39 possano farcela.

Nei cantieri navali si può toccare con mano la differenza tra lavoratori garantiti, sempre in diminuzione come numero, e lavoratori precari. La cosa si coglie all'ora di pranzo, quando i primi vanno in mensa, seduti al riparo e con pasti caldi, mentre gli altri devono accontentarsi di un panino o della vecchia gamella, mangiando dove capita.

Non parliamo dei riders, che sempre più numerosi vediamo in bicicletta o in scooter a consegnare pizze o altri generi alimentari, dei "padroncini" fasulli e ipersfruttati, che effettuano le consegne per i colossi del commercio sul web.

D'altra parte basta entrare in un'agenzia bancaria, dove, sino a pochi anni fa c'erano decine di impiegati, considerati, un tempo, dei privilegiati, per trovare due o tre dipendenti disperati e timorosi di perdere il lavoro, sostituiti da cassieri automatici. Casse automatiche nei supermercati, caselli autostradali automatizzati, lavori robotizzati.

Il lavoro si trova ormai casualmente, stagionale, come chi opera negli stabilimenti balneari nei mesi estivi o addirittura a chiamata nelle trattorie di campagna che lavorano solo nel fine settimana.

Il precariato è una situazione triste e d'incertezza, che spiega anche fenomeni come il calo dei matrimoni e delle unioni permanenti e soprattutto il calo demografico. Un precario non è in grado di garantire certezza e futuro a dei figli, non può neppure richiedere un mutuo per l'acquisto della casa.

Sarebbe ora di ripensare a tutte le forme di nuovi rapporti di lavoro, introdotti nella legislazione italiana a partire dagli anni '90. Da allora abbiamo assistito a riforme che hanno introdotto il lavoro interinale, i CO-CO-PRO, il lavoro in affitto, i contratti a termine, un part-time senza regole, per poi avere il Job's act e il decreto dignità. Non dimentichiamo infine la piaga del lavoro nero o abusivo, che seppur minore che nelle regioni del mezzogiorno non è affatto debellata.

Talvolta penso che sia molto più triste essere precari o disoccupati in luoghi di lusso e frequentati da ricconi, che nella nostra regione non mancano. I contrasti sono molto più evidenti e sfacciati che non in un povero paesetto dell'Appennino.

NC

I lettori che apprezzano queste nostre news sono invitati a fornirci gli indirizzi email di altre persone interessate a ricevere la Voce del Circolo Pertini (vocecircolopertini@gmail.com).

FATTI DI LIGURIA

La Liguria aveva un polo fieristico. Ve lo ricordavate?

La lettera dell'amico Guarino, che pubblichiamo nella Posta de la Voce, ha prodotto in tutti noi un melanconico "effetto nostalgia", al ricordo di quello che è stata la Fiera del Mare e – soprattutto – quello che avrebbe potuto essere; per le imprese d'area e le nostre comunità. Ossia la storia di un'ennesima occasione sprecata.

Il quartiere fieristico denominato "Fiera del Mare" sorge agli inizi degli anni Sessanta in zona Foce su progetto dell'architetto Luigi Carlo Daneri e per intuizione del suo primo presidente – Giuseppe De André – al servizio di una conclamata vocazione espositiva genovese da infrastrutturare.

Sebbene presto trasformata in bancomat di interessi indebiti e sottoposta al gravame di balzelli politico-affaristici (già al tempo del suo secondo presidente, il fanfaniano Carlo Pastorino, si diceva che trasportare un collo dai cancelli al padiglione costava di più che farlo viaggiare dall'estero ai varchi fieristici) comunque l'Expo nasceva con la dotazione prestigiosa del Salone Nautico ed Euroflora. Quanto sarebbe stato necessario era una intraprendenza promozionale che consentisse all'Ente di raggiungere il numero aureo delle 300 giornate coperte da manifestazioni; in modo da ottenere i ricavi necessari per la manutenzione di spazi sottoposti a pesante usura come quelli fieristici. Un po' la via percorsa da una fieretta nata nello stesso periodo – Bologna – che divenne un polo importante grazie alle capacità propulsive dei suoi amministratori, capaci di intercettare manifestazioni ad alto richiamo come Motorshow e Cosmoprof; intraprendenti al punto di creare joint venture come la gestione del quartiere fieristico di Buenos Aires.

Intanto Genova covava le sue uova di pietra e già negli anni Novanta entrava in una spirale di declino; sicché la cosiddetta "dorsale dell'internazionalità" delle fiere italiane si sviluppava altrove (la linea Bari-Bologna-Milano-Verona).

Se si parlava della Fiera del Mare era solo per operazioni scriteriate come la realizzazione del Padiglione "B", affidato a un architetto senza precedenti nel settore come il francese Jean Nouvel, seppure largamente sponsorizzato da Renzo Piano. Operazione lievitata a 43 milioni di euro di costi, con un carico per il comune del sindaco Beppe Pericu di 34.

Oggi assistiamo allo smembramento dell'intero quartiere, in parte smantellato, in parte ceduto alla speculazione. E non ingannino i quattro o cinque giorni in cui dietro piazzale Kennedy si è tornati a esporre barche, secondo i nuovi orientamenti che privilegiano le marine come scenario di allestimento e al più generale declino dell'intero comparto fieristico nazionale. La storia genovese è quella di un investimento totalmente dilapidato per accertata incapacità gestionale. Tanto politica come manageriale. Memento per analoghe situazioni future.

PFP

I lettori che apprezzano queste nostre news sono invitati a fornirci gli indirizzi email di altre persone interessate a ricevere la Voce del Circolo Pertini (vocecircolopertini@gmail.com).

FATTI DI LIGURIA

Si conclude il viaggio di Andrea Agostini in Valpolcevera, già culla dello sviluppo industriale genovese e ligure, oggi desolante dimostrazione dell'incapacità di affrontare e gestire i processi di de-industrializzazione

3. Valpolcevera una valle violentata da 50 anni e più

L'unica idea geniale che ci ha proposto il sindaco (geniale per lui che la propone ovunque senza mai attuarla) è quella di costruire una piscina che è l'unica cosa che invece in Valpolcevera prolifica, ci sono in loco tre piscine pubbliche, una la crociera di Sampierdarena, una a Rivarolo e una a Pontedecimo. Farne una quarta, che comunque dovrebbe essere data in gestione a qualche circolo private, e quindi l'interesse pubblico sarebbe del tutto relativo, non è in alcun modo una possibilità in più per la Valle. Ci vorrebbe un trasporto pubblico che funziona, una metropolitana che arriva a Pontedecimo come minimo se non a Busalla, dove molti studenti dell'alta Valle vanno a studiare, un

ospedale e dei centri di cura e riabilitazione che non esistono, delle scuole di qualità che non esistono, verde e spazi di aggregazione che latitano in tutta la Valle. In sostanza l'idea del nostro sindaco e della nostra giunta è portare a compimento la distruzione della Valle facendola diventare un dormitorio e un retro-porto, svaloriizzando il valore di tutte le abitazioni di chi abita in zona, non dando nessuna opportunità di occupazione e di qualificazione significativa alla popolazione e bombardandola continuamente con rumori, polveri, odori mefitici e quant'altro di meglio si possa mettere sotto lo zerbino per poter raccontare che Genova è una città meravigliosa e farsi prontamente rieleggere. Un'ipotesi tutta a favore dei soldi di chi non abita in Valpolcevera, di chi vuole spremere come un limone i lavoratori, di chi non ha una sola idea per valorizzare le aree se non a favore dei privati, della speculazione e dei sostenitori della propria campagna elettorale. Nulla per una città migliore, nulla per una vivibilità quantomeno accettabile. Le tecnologie, i soldi e le potenzialità ci sono tutte per rendere finalmente questa Valle abitabile e piacevole, per sviluppare l'occupazione, per far passare i treni per il porto senza problemi per la cittadinanza, per poter costruire un fatidico ospedale, una medicina del territorio, dei luoghi di socialità per i cittadini, un trasporto pubblico veloce efficiente e a basso costo che tolga macchine e smog dalla città. Ma tutto questo chiama ad una visione del mondo, dell'urbanistica in particolare, di tutt'altro verso, non piegata alla speculazione fondiaria e alle grandi multinazionali che di Genova se ne fregano (e ancor di più della Valpolcevera). La cosa si può fare, una Valpolcevera vivibile è tecnicamente, economicamente ed urbanisticamente possibile. È questa amministrazione e la cultura delle amministrazioni precedenti, pur di diverso colore, che mai hanno inteso e proposto un reale cambiamento, si parla solo poco e nel migliore dei casi di compensazione, mai di miglioramento dei quartieri. Purtroppo questa e le precedenti amministrazioni che hanno sostenuto la stessa linea, lo stesso approccio, sono state votate da larga parte della popolazione e quella parte significativa che si è opposta è stata perlopiù tradita dai propri eletti. L'interesse pubblico non è da decenni la priorità di nessuna delle amministrazioni che si sono succedute a Genova e che in particolare hanno amministrato la Valpolcevera. C'è solo da sperare che le nefandezze perpetrate nel passato, nel presente e che sono annunciate per il futuro siano rigettate da un forte e consapevole voto dei cittadini, stufi di parole e di consumare tonnellate di vaselina.

Andrea Agostini

I lettori che apprezzano queste nostre news sono invitati a fornirci gli indirizzi email di altre persone interessate a ricevere la Voce del Circolo Pertini (vocecircolopertini@gmail.com).

FATTI DI LIGURIA

Il caso ospedale di Sarzana smaschera la politica sanitaria ligure di Toti

Sabato 9 ottobre alle ore 17 il Manifesto per la Sanità locale e il Circolo Pertini hanno indetto una manifestazione pubblica di protesta con concentramento davanti all'ospedale San Bartolomeo e corteo sino a Piazza Matteotti, sede del comune per protestare contro l'assurda situazione nella quale si vengono a trovare l'ospedale di Sarzana e la gestione della sanità nello spezzino e in Liguria in generale.

Sono troppi i servizi soppressi, troppi i reparti chiusi, rianimazione, terapia intensiva, oculistica, urologia, anestesista presente solo con la reperibilità, ortopedia non fa più le urgenze, il pronto soccorso la sera chiude e talora ha un solo medico in servizio. Il personale è paurosamente sotto organico. I medici e infermieri rimasti sono sottoposti a turni massacranti.

La situazione non ha una spiegazione logica. I reparti vengono trasferiti da un ospedale moderno, progettato dal grande architetto Michelucci, un monoblocco funzionale, con corridoi ampi e piccole camere a due letti, ciascuna col proprio bagno, a un vecchio e decrepito ospedale, che ha 120 anni

e cade letteralmente a pezzi, inoltre è diviso in padiglioni con la scomodità di dover far uscire i pazienti all'aperto per fare una radiografia, una visita specialistica o il trasferimento in un altro reparto.

Come può essere spiegabile razionalmente tutto questo? Semplice: la strategia di Toti è quella della PRIVATIZZAZIONE. Vuole svuotare l'ospedale di Sarzana per "omaggiarlo" ai privati. Nel frattempo si dovrebbe costruire il nuovo ospedale del Felettino alla Spezia, dove sono previsti 510 posti letto. I conti sono presto fatti. Attualmente il Sant'Andrea della Spezia ha circa 250 posti letto, mentre 220 sono a Sarzana. Se si realizza un nuovo ospedale da 510 posti a cosa serve l'ospedale di Sarzana? La medicina di territorio, le attività preventive, i servizi extraospedalieri sono stati azzerati. La linea è ospedalocentrica, perché solo così, in caso di privatizzazione dei reparti più lucrosi, si fanno utili, il resto è solo salute dei cittadini, ma quella non genera profitti.

Nel frattempo i tempi degli esami diagnostici, delle visite specialistiche e di altre prestazioni si sono allungati all'infinito. Chi può si rivolge al privato e paga, chi non può è fregato. Questa è la politica sanitaria di Giovanni Toti.

I cittadini, gli operatori sanitari hanno deciso di scendere in piazza. Hanno chiesto a tutte le forze politiche di destra, sinistra e centro di aderire alla manifestazione, lo hanno chiesto ai sindacati, alle associazioni di categoria, ai comitati di cittadini e ai circoli culturali e alle associazioni del tempo libero. La salute è di tutti. Difendiamola.

NC

I lettori che apprezzano queste nostre news sono invitati a fornirci gli indirizzi email di altre persone interessate a ricevere la Voce del Circolo Pertini (vocecircolopertini@gmail.com).

FATTI DI LIGURIA

Nello scorso numero della nostra news segnalavamo gravi movimenti speculativi a Grimaldi, frazione del Comune di Ventimiglia: *il paese porta il nome dei Grimaldi del Principato di Monaco, che dal 1351 quando erano ancora "cavalieri genovesi" restano proprietari di un bel terreno composto in buona parte da una pineta che degrada verso il mare e da una ex cava. Il contesto è di grande valore paesaggistico, culturale, archeologico, naturalistico, marino. Uno dei più bei scorci di Liguria, purtroppo interessato ancora negli ultimi giorni da incendi misteriosi.*

Barnabà nel suo libro sulla frontiera si augurava che il progetto di "cementificazione alla monegasca", proposto in più fasi dai Principi al Comune di Ventimiglia, non andasse in porto, pensando che Francesco Biamonti avesse insegnato qualcosa! E invece... Proprio a gennaio 2019 l'Amministrazione della città di confine ha adottato una variante urbanistica che consente l'intervento di iniziativa privata del Principe Alberto di Monaco e delle sorelle denominato "Grimaldi Garden". La proprietà dei Principi Grimaldi è di 160.000 mq., in particolare la zona della ex cava è molto panoramica e quindi appetibile e lì il progetto prevede infatti appartamenti di lusso per 10.000 mq., circa 40 mila mc.

Ora è lo stesso Enzo Barnabà a intervenire sull'argomento.

Le mani monegasche su Ventimiglia

La colata di cemento che i monegaschi si apprestano a far piovere sul territorio intemelio riserva ai milionari i luoghi più belli, tenendone lontana la gente comune. Il porto è di gran lusso: chi possiede una piccola barca si arrangi altrove. Gli italiani che, oltre al personale di servizio, entreranno nel villaggio principesco di Grimaldi, si conteranno sulle dita. Esiste un precedente. Alla frontiera, si trova l'incantevole spiaggia dei Balzi Rossi riservata ai rari privilegiati che pagano senza batter ciglio prezzi da capogiro, mentre i normali cittadini cercano di piazzarsi come possono sugli scogli dei dintorni. La stura alla "monegaschizzazione" è stata data dalla giunta Loculano, la stessa che non ha mosso dito per impedire la sanatoria dell'abuso edilizio (commesso dal locale Berlusconi) che deturpa la spiaggia di Latte. Una giunta di sinistra. Di una sinistra più presunta che vera, no?

Enzo Barnabà

I lettori che apprezzano queste nostre news sono invitati a fornirci gli indirizzi email di altre persone interessate a ricevere la Voce del Circolo Pertini (vocecircolopertini@gmail.com).

FATTI DI LIGURIA

Spazio alle nostre donne, se sanno prenderselo

Il Decamerone, nella nona novella della seconda giornata, ci parla di una nostra antica conterranea – Ginevra Lomellini – che agli inizi del Trecento si destreggiava nell’impresa come e meglio di tanti colleghi di sesso maschile; verso la quale Giovanni Boccaccio riferisce gli elogi del consorte Barnabò: «... appresso questo la commendò meglio sapere cavalcare un cavallo, tenere un uccello, leggere e scrivere e fare una ragione come se un mercante fosse».

Tutto questo in chiara controtendenza rispetto agli usi del tempo, che generalmente consentivano di apprendere l’uso della scrittura soltanto alle monache, perché leggessero le lodi del Signore sui testi sacri, oltre che alle badesse, incaricate di tenere i conti del proprio monastero. E i casi in controtendenza come quelli della Lomellini creavano non poche apprensioni al dominio patriarcale. Tanto tempo è passato da allora e oggi le donne di Liguria sono perfettamente inserite nel mondo del lavoro, dove si fanno valere egregiamente, nelle rappresentanze sindacali come nelle imprese. Tanto per dire, Costanza Musso, amministratore delegato dell’impresa trasportistica di famiglia, è stata nominata Cavaliere del Lavoro dal Presidente della Repubblica Mattarella nel maggio 2019. La camogliana Cristina Santagata è stata eletta “ambasciatrice della città di Genova nel mondo”.

Come mi è già capitato di scrivere su questa news, mancano all’appello le donne in politica. Mi è stato risposto citandomi presenze femminili negli organigrammi pubblici: Paita, Pinotti, Cavo...

Ma io parlavo di donne che non riciclarono schemi carrieristici al maschile. E gli esempi ci sarebbero. Penso a una ragazza sulla quarantina che conosce molto bene Genova, essendo stata borsista Erasmus in Italia: la sindaca di Barcellona Ada Colau.

Ascoltiamola: «ripartire dal protagonismo delle persone e realizzare una rivoluzione democratica con nuove forme del fare politica, più trasparenti, che impedissero la corruzione e mettessero al centro le priorità della cittadinanza, non dei partiti». Ce lo vedete il trio di donne in carriera di cui sopra? Intanto Ada insiste: «bisogna parlare più di empatia, cooperazione, lavoro in rete. La femminilizzazione della politica intesa non solamente come aumento delle donne nella vita pubblica, ma come cambiamento di valori, priorità, pratiche».

Maura Galli

I lettori che apprezzano queste nostre news sono invitati a fornirci gli indirizzi email di altre persone interessate a ricevere la Voce del Circolo Pertini (vocecircolopertini@gmail.com).

FATTI DI LIGURIA

Innalzamento marino, un tema per i Friday for Future liguri (e non solo)

"Il Mediterraneo è una zona dove il cambiamento climatico e l'aumento del livello del mare è più sensibile e rapido rispetto ad altre zone", avvertono gli esperti.

Il livello del mare lungo le coste italiane sembra destinato a salire nei prossimi decenni, con conseguenti gravi problemi per le città costiere. Secondo gli scenari calcolati da qui fino al 2100 dalla NASA si prevede un aumento di oltre mezzo metro, con valori ancora più alti nel caso le emissioni di gas serra dovessero aumentare ulteriormente rispetto allo stato attuale.

In qualsiasi scenario ci sarà comunque un innalzamento del livello del mare, che nel caso migliore sarà di circa 30 centimetri e in quello peggiore di 80 già fra 79 anni. Un altro studio intergovernativo (Europa e Stati Uniti) avverte che la situazione potrebbe essere addirittura peggiore della previsione NASA attraverso l'I.P.C.C. (Intergovernmental panel on climate change)

Il Mediterraneo e le sue popolazioni sono fortemente interessati da questo fattore di vulnerabilità, prodotto da espansione termica e fusione dei ghiacci montani e continentali. Tanto più un Paese come il nostro con i suoi chilometri di coste. Le città con evidenti segnali di criticità sono Venezia, Trieste, Genova. Evidentemente un fattore di rischio per l'ambiente, per le infrastrutture e per le attività umane. Non è allarmismo, ma attenzione necessaria e doverosa per noi abitanti di una regione di mare e di costa, tanto edificata e già tanto colpita (mareggiate, alluvioni, distruzioni).

Questi studi sono fondamentali per orientare con "scienza e coscienza" (soprattutto con lungimiranza) l'attività di programmazione territoriale delle Amministrazioni comunali e regionali e dei Governi, per adottare adeguate politiche di sviluppo.

Penso a temi che ci toccano da vicino, concretamente.

Nella nostra Regione l'interesse per la costa ed i suoi spazi è evidente da ponente a levante, dove insistono progetti di grande impatto.

In questa fase di grande progettazione dobbiamo porci e porre alle Amministrazioni domande e ricevere garanzie. Soprattutto risposte. È stato valutato da questo punto di vista l'imminente mega progetto privato di restyling del porto vecchio a Sanremo, che prevede una concessione demaniale di oltre 65 anni? L'appena inaugurato porto di Ventimiglia (di promanazione monegasca) avrà avuto una adeguata analisi da questo punto di vista? E così il grande progetto fronte mare a Genova e la ristrutturazione dell'Hennebique, il nuovo porto turistico internazionale di Rapallo, gli spazi per la nautica e il nuovo polo crocieristico e turistico alla Spezia...

Esiste una visione complessiva attenta ai mutamenti (climatici, ambientali, economici, sociali) in atto o sono solo operazioni di ri-funzionalizzazione?

Tutti progetti con grandi interventi privati, promossi con vigore dall'attuale Amministrazione regionale. In una prospettiva - già tardiva - di nuovo millennio, non è prioritaria un'opera complessiva di difesa delle coste, delle spiagge, delle infrastrutture? Delle vite degli uomini e delle donne?

Un mio giovane amico, ricercatore a Londra sul fronte del nuovo concetto di città e di costruito, ripete: i grandi progetti non devono essere pensati solo in chiave di aumento del valore (e di volumi). Vanno prioritariamente pensati in chiave ecologica, a costo di ridurre profitti immediati.

Semplice, quasi banale. O non proprio?

DC

I lettori che apprezzano queste nostre news sono invitati a fornirci gli indirizzi email di altre persone interessate a ricevere la Voce del Circolo Pertini (vocecircolopertini@gmail.com).

FATTI DI LIGURIA

Riceviamo dal gruppo Rinascimento Genova questo documento sui criteri base di "desiderabilità" del porto da parte delle comunità urbane che lo ospita:

Proposte per porti "verdi" in tutto il mondo

Gli abitanti di Genova, come quelli di tutte le città portuali del mondo, subiscono l'impatto chimico e fisico del fumo e del rumore, emessi da navi sempre più grandi, ospitate nei loro porti.

Anni di lotta e resistenza a queste situazione, da parte dei cittadini inquinati di questa città, per spingere, tutti i responsabili, al doveroso riconoscimento della tutela della salute e degli ambienti di vita e di lavoro, ci hanno permesso di individuare cinque punti che dovrebbero essere portati

all'attenzione dei governi dei venti Paesi che in questi giorni si riuniscono a Genova per individuare i modi migliori per trasportare, via mare, merci e persone.

Punto 1

Le emissioni di biossido di azoto delle navi possono essere verificate, in accordo con le Norme, anche solo attraverso il controllo dei certificati di bordo (controllo indiretto). I metodi indicati dalle Norme sono in realtà di tre tipi (quello più affidabile ed incontestabile è il diretto). I test diretti, con misure a camino, sono costosi, richiedono tempo, attrezzature idonee e personale specializzato. Si richiede che, a livello internazionale, sia approvato un metodo innovativo di misura delle concentrazioni d'inquinanti presenti nelle emissioni navali, realizzato con droni equipaggiati con idonei sensori che, volando all'interno dei fumi di una singola nave, ne possano documentare il rispetto dei limiti, stabiliti in apposite norme.

Punto 2

Alcune regioni del mondo (ad esempio Mari del Nord, Coste Canadesi e Americane) sono identificate come Aree con Controllo delle Emissioni navali (aree ECA), in cui possono navigare solo navi con emissioni di ossidi di zolfo e di azoto molto basse. Si richiede che si trovi un accordo internazionale per far diventare area ECA anche il Mediterraneo.

Punto 3

È necessario accelerare (e potenziare) l'elettrificazione delle banchine ("cold ironing") di tutti i porti. Per non instaurare una sorta di competizione tra i porti, il prezzo della elettricità, fornita alle navi attraccate, deve essere ovunque lo stesso e sgravato di accise ed oneri di sistema, in modo da renderlo competitivo con il costo della elettricità generata a bordo da gruppi termici alimentati con gasolio e combustibili fossili. Il "cold ironing", oltre ad azzerare le emissioni inquinanti, elimina anche il rumore dei tradizionali gruppi diesel, particolarmente gravoso per chi abita in prossimità del porto.

Punto 4

In attesa della definizione del Mediterraneo Area ECA, è necessario trasformare in disposizioni obbligatorie i vari accordi volontari già siglati in alcuni porti: a partire da 12 miglia dal porto di attracco, in tutto il Mediterraneo, devono essere usati combustibili "puliti", con contenuto di zolfo massimo di 0.1%.

Allo stesso modo, si devono prevedere sistemi di abbattimento degli ossidi di azoto favorendo, con adeguati incentivi, la loro installazione sulle navi esistenti (come già accade nel Nord Europa).

Punto 5

Definire una vita utile per le navi (25 o 30 anni) e stabilire norme internazionali che vietino l'ingresso in tutti i porti alle imbarcazioni con un'età superiore.

I lettori che apprezzano queste nostre news sono invitati a fornirci gli indirizzi email di altre persone interessate a ricevere la Voce del Circolo Pertini (vocecircolopertini@gmail.com).

FATTI DI LIGURIA

Nonostante le batoste giudiziarie, i soldati giapponesi sperduti nella giungla dell'ospedale Galliera continuano la loro guerra suicida e ora parlano dell'urgenza comunque di un restyling. Per questo abbiamo collazionato testi e dichiarazioni di voci autorevoli in materia (gli architetti Bona, Feltri, Piano e Strata, il clinico Veronesi) per individuare criteri-guida di un ospedale rinnovato, sia nel layout che nella organizzazione.

L'ospedale dalla parte dei cittadini del Terzo Millennio: un decalogo

Come dice Renzo Piano, "il nuovo umanesimo sarà ospedaliero". E allora domandiamoci quali sono i principi da seguire nel progettare le nuove strutture di cura, alla luce di tre considerazioni:

- ✓ Il Covid-19 ha funzionato da scopa manzoniana in un duplice senso: denunciare le pratiche delittuose di svendita della sanità pubblica; smentire, stante che questa pandemia annuncia lunghe lotte contro sempre nuovi contagi, i disegni di miniaturizzare le strutture ospedaliere riducendone le capacità di accoglienza e cura; semmai da potenziare e flessibilizzare;
- ✓ Gli interventi sull'esistente nelle nostre città di storia e arte devono muoversi sulla linea del recupero (caso Venezia). Mantenendone le logiche costruttive ispirate a bellezza e vivibilità;
- ✓ I nuovi ospedali vengono costruiti in periferia per la raggiungibilità e per non calamitare altro traffico nel centro urbano (vedi il San Raffaele sulla tangenziale di Milano).

Secondo il pensiero più aggiornato, l'attività progettuale di un ospedale deputato all'assistenza terapeutica polispécialistica, nodo primario del network sanitario integrato nella rete territoriale dei servizi d'assistenza/cura/ prevenzione, deve obbedire ai seguenti criteri:

- A. Valorizzare il ruolo di conforto psicologico dell'ambiente sia nell'accoglienza, sia nella degenza, offrendo ampi spazi aerati, folte cornici verdi, possibili occasioni di socialità;
- B. Ragionare dal punto di vista dei degenti, non degli addetti: un ambiente per le persone;
- C. Inserire/integrare il luogo di cura nel tessuto sociale di quartiere e cittadino, già a partire dall'accessibilità e dalla fruibilità;
- D. Rifiutare drasticamente logiche speculative nella destinazione d'uso degli spazi, che non vanno ceduti a usi impropri (negozi, parcheggi e residenze);
- E. Implementare e attrezzare sedi di conoscenza per un costante avanzamento della scienza medica. Ma anche luoghi di orientamento nelle opportunità di cura e gate di loro accesso.

Alla luce di questi assunti è possibile definire il seguente decalogo dell'eccellenza ospedaliera:

1. *Umanizzazione* → da luogo del dolore a luogo della speranza
2. *Urbanità* → massima integrazione logistica
3. *Socialità* → attività relazionali e culturali
4. *Organizzazione* → adozione del modello dipartimentale
5. *Interattività* → grazie all'adozione di tecnologie informazionali
6. *Appropriatezza* → il posto letto non è il parametro del dimensionamento
7. *Affidabilità* → il mix impegno e capacità supportati da strumentazioni avanzate
8. *Innovazione* → rinnovamento costante diagnostico, terapeutico e tecnologico
9. *Ricerca* → attività intellettuale e clinica, interna e in partnership con strutture esterne
10. *Formazione* → miglioramento continuo

Dieci parole d'ordine pregiudiziali di un dibattito pubblico per fare uscire la questione ospedaliera dall'attuale, pericolosa, condizione di genericità che ne impedisce l'effettivo governo democratico. Le archistar invocate per il succitato restyling del Galliera saprebbero creare un giusto equilibrio tra antico e (post)moderno, valorizzando l'attuale, irrinunciabile, cornice verde.

Redazionale

I lettori che apprezzano queste nostre news sono invitati a fornirci gli indirizzi email di altre persone interessate a ricevere la Voce del Circolo Pertini (vocecircolopertini@gmail.com).

FATTI DI LIGURIA

Turboturismo o altroturismo?

Secondo il report di Confindustria Genova nel primo semestre 2021 le migliori performance nell'economia sono state registrate dai settori manifatturieri. Più timidi i segnali di ripresa nel

turismo, che ha fatto registrare un fatturato in aumento del 2,2%, raffrontato al -51% del semestre “horribilis” del 2020. Tuttavia i livelli pre-Covid sono lontani. È prevedibile che i numeri liguri siano analoghi.

I dati di luglio e agosto sono invece positivi. A livello nazionale un’indagine della Cna ha segnalato numeri record: 23 milioni di italiani, oltre un terzo della popolazione, hanno trascorso le vacanze nel nostro Paese. Erano stati 17 milioni nel 2020 e 18 nel 2019, l’ultima estate pre-Covid. In un anno, dunque, si è registrato un aumento del 35,3%. 15 milioni di persone hanno scelto gli hotel, mentre i restanti 8 hanno preferito strutture extra-alberghiere. I 6 milioni di turisti stranieri hanno in parte rilanciato le città d’arte. Ma sono state soprattutto le località marine a trainare il record del settore. «Il tutto esaurito ha segnato le spiagge da un capo all’altro dell’Italia in misura significativa», scrive Cna. Vedremo i dati liguri, ma il dato nazionale dovrebbe essere confermato.

Tutto bene, allora? L’esplosione di presenze, se fa esultare gli operatori, ha anche intensificato gli aspetti più problematici del turismo di massa. Sia nella gestione dei flussi di persone, che dal punto di vista ambientale: traffico fuori controllo, macchine parcheggiate ovunque, sporcizia dilagante, spiagge strapiene, aree protette prese d’assalto. L’impatto è anche sociale, nel senso di uno svuotamento dall’interno della vita dei territori. Il “turboturismo” cannibalizza i luoghi, li riduce a location.

Un altro effetto deleterio è stato quello di demonizzare ancor di più lo spazio pubblico e comune, ovvero di concederlo ai privati (tavolini sulle strade, sui marciapiedi e sulle piazze, arenili già liberi affidati agli operatori balneari) come forma di risarcimento economico. Una fagocitazione dalla quale nessuno sarà facilmente disposto ad arretrare.

Lo sfruttamento intensivo dei centri storici e dei litorali e il consumo delle risorse ambientali e sociali – di questo si deve parlare, piuttosto che di generico «degrado» – non può che preoccupare. E spingerci ad avere il coraggio di cimentarsi su una «conversione ecologica dell’economia turistica». Gli aspetti problematici emersi in questi mesi evidenziano che il nostro modello turistico, rigido e pesantemente ancorato alle destinazioni di massa, non regge più. Non si può più puntare sui grandi numeri pensando che con frotte di viaggiatori conformisti si possano impennare i fatturati senza curare la qualità dell’accoglienza, propinando le solite mete e inducendo al consumo oltre i limiti della sostenibilità.

Eppure, mentre lo sfruttamento di massa sega il ramo su cui il turismo posa – l’attrazione ambientale –, cresce il pubblico che si rifiuta di consumare i luoghi. Chi governa il settore deve cogliere l’enorme distanza che separa la fugace emozione turistica dall’esperienza del viaggio. Capire quanto sia diverso intruppare il cliente su una spiaggia e incolonnarlo davanti a un sentiero, oppure accoglierlo in una casa, introdurlo in un luogo e accompagnarlo alla conoscenza.

Il turismo di massa consuma anonimi territori, l’altro turismo li svela.

Gli agriturismi, i B&B e le locande a conduzione familiare e flessibile possono riaccendere i territori, favorire l’incontro tra residente e turista e aiutare le produzioni locali. Abbiamo decine di borghi nella Liguria profonda, lo scheletro della regione. Potrebbero diventare la nostra nuova ricchezza.

Infine: il problema non è solo quello del numero dei turisti e della valorizzazione turistica dell’entroterra, oggi meno “battuto”. Il problema è anche quello del numero dei residenti, che in questi luoghi sta calando. E dunque di politiche di governo dei prezzi del mercato immobiliare e di costruzione dei servizi necessari per fermare l’esodo dei residenti. Per reintrodurre residenze popolari e per soddisfare le esigenze produttive di nuove imprese giovanili. L’entroterra ha bisogno di più turisti, ma anche di tornare ad essere – o di restare – un luogo con un’anima e una memoria.

GP

I lettori che apprezzano queste nostre news sono invitati a fornirci gli indirizzi email di altre persone interessate a ricevere la Voce del Circolo Pertini (vocecircolopertini@gmail.com).

FATTI DI LIGURIA

Il marchesino riappare a Vesima in tenuta agricola (P14)

“Gli italiani odiano la natura: appena possono la ricoprono di cemento”, diceva Ennio Flaiano. Da questo punto di vista, il Marchese Giacomo Cattaneo Adorno meriterebbe in pieno il titolo di arcitaliano. Qualcuno un giorno dovrà pur scrivere la storia di questo straordinario personaggio, passato da essere l'implacabile cementificatore della Riviera di Ponente, a presentarsi – in ben acconce vesti rurali – come nuovo, illuminato Marchese agricoltore, preoccupato di restituire Genova alla sua genuina natura contadina .

La vicenda della Vesima è esemplare e testimonia di questa prodigiosa trasformazione da cinico palazzinaro a sacerdote della natura, o di quello che ne rimane intorno a Genova, un tempo coronata – e nutrita – da migliaia di ‘fasce’ coltivate a ortaggi e verdure, da rari ma preziosi pascoli, da boschi che fornivano il legname per le sue superbe flotte.

Dopo anni di inutili tentativi con giunte oscurantiste, vestito con camicia a scacchi, fazzolettone al collo e cappellaccio in testa, l'agri-Marchese ha presentato il suo progetto al sindaco Bucci, ruvido – si sa – con i sottoposti ma col latte alle ginocchia con Principi e Marchesi. E così, l'Azienda Agricola Individuale Cattaneo Adorno dott. Giacomo rischia di vedere accolta una proposta di variante al PUC di Genova, “per il recupero e la riqualificazione paesaggistica dei ‘Giardini della Vesima’, con finalità sia di presidio del territorio, sia di promozione dell'attività agricola “e – ovviamente – ‘attività complementari’”. Quali siano queste attività ‘complementari’ è presto detto: si tratta di ben 5000 metri cubi di nuove costruzioni localizzate a cavallo della fascia autostradale: in parte a monte, in parte a ridosso della spiaggia di Vesima, così cara ai genovesi del ponente. Questi territori sono sottoposti a specifica tutela paesaggistico-ambientale e vincolati a fini della tradizionale – anche se in gran parte abbandonata – produzione agricola.

Gli interventi previsti dalla variante si pongono in aperto contrasto con questi obiettivi e con le preziose peculiarità della Vesima, che ammette solo interventi volti al mantenimento e al ripristino delle condizioni e della vocazione specifica di quel lembo di territorio.

La proposta del Marchese contadino contiene invece varianti che – mascherate da riqualificazione delle caratteristiche agricole – in realtà configurano scelte di espansione residenziale e manifestamente speculativa. Non è un caso che i Municipi interessati si siano espressi tutti negativamente, come pure il Comitato per la Salvaguardia del Territorio della Vesima, territorio in gran parte posseduto dal Cattaneo, in qualche misura responsabile del suo declino.

In che modo saranno coinvolti i contadini che ancora rimangono eroicamente abbarbicati alla loro terra? O – come pare probabile – si dovrà assistere alla paradossale ‘gentrificazione’ di quel territorio? I ‘giardini della Vesima’ verranno lisciati, pettinati, affidati alla cura di giardinieri (extracomunitari sottopagati) e soprattutto resi inviccinabili ed ‘esclusivi’. Perché, piuttosto, non chiamarli ‘gli orti della Vesima’ e ripristinare la natura autentica del luogo nelle sue componenti ambientali e paesaggistiche, risolvendone le problematiche idrogeologiche e fluviali? Ma, come diceva Flaiano, gli italiani odiano la natura e il Marchese Cattaneo Adorno è, da questo punto di vista, un arcitaliano.

MM

I lettori che apprezzano queste nostre news sono invitati a fornirci gli indirizzi email di altre persone interessate a ricevere la Voce del Circolo Pertini (vocecircolopertini@gmail.com).