uno strumento di contro-informazione per il dibattito pubblico ligure

LA VOCE DEL CIRCOLO PERTINI

Numero 23, 28 febbraio 2022

Gli articoli de La Voce del Circolo Pertini possono essere letti su: https://www.vocecircolopertini.it
www.associazioneculturalemediterraneo.com; https://www.genovatoday.it/

PILLOLE

Bassetti, infettivologo del Palazzo (in piazza De Ferrari)

Se si vuol capire le continue inversioni di responsi-Covid del presenzialista televisivo e assenteista in corsia a San Martino professor Matteo Bassetti, apprezzato testimonial del cravattificio Ghiglino di Genova, bisogna fissarne la stella polare scientifica: il governatore Giovanni Toti e le sue priorità di target comunicativi. Così si spiega perché a inizio pandemia il sanitario annunciava la fine sul nascere del contagio ("basta terrorismo") e a settembre voleva riaprire le discoteche al 100%, in totale sintonia con la linea totiana indirizzata a sdrammatizzare. Poi il mentore virava sul rigore al mutare di orientamento della pubblica opinione. Ora il duo meraviglia torna lassista nonostante morti a centinaia. Vi stupite scoprendo che il Bassetti ha in progetto di darsi alla politica?

ˣ ˣ ˣ

Ku Klux Klan al basilico (marcio)

Una decina di idioti si sono presentati l'altro giorno all'ex Ostello del Righi, dove sono ospitati migranti di minore età e non accompagnati. Sono arrivati di notte, incappucciati perché vigliacchi, non solo a imitazione del Ku Klux Klan. Organizzati da qualcuno che deve aver loro inculcato idee razziste (le più semplici per dei *minus habentes*). I ragazzi dentro si sono barricati rompendo i mobili. Poi è arrivata la polizia e i 17 occupanti sono stati "identificati": ma come, non sapevano che stavano lì? E la Digos ha smentito il giorno dopo che si tratta di matrice politica. Se non è bugiarda, e non è Sherlock, allora sapeva già di che cosa si trattava, e non è stato fatto nulla prima per evitare lo scontro. Gli incappucciati sono scomparsi. Mah. C'è del marcio a Genova, non solo in Danimarca.

ˣ ˣ ˣ

Testimonial costose per i brutti spot di Toti

Può essere noioso tornare su un argomento, ma ci hanno tirato per i capelli. Nello specifico lo spot pubblicitario sulla Liguria. La volta scorsa stigmatizzavamo quanto fosse brutto e fuorviante. Si sperava che almeno fosse costato poco. Invece l'ineffabile Toti ha arrogantemente annunciato che

la sarda/newyorkese Canalis per quei pochi secondi ha incassato 100.000 euro. Non dei suoi, di Toti, ma dei nostri, su un totale di 250.000. Ed è previsto un altro spot, sempre con l'ex di George Clooney. La polemica non deve riguardare le origini e la location della soubrette, ma il costo di una roba brutta, stupida, che con la Liguria non ha niente a che fare. Come Toti, insomma, che fa il ligure, ma che della nostra terra, a giudicare dallo spot che ha promosso, non capisce proprio niente.

EDITORIALI

PTR Regione Liguria: 30 anni per fare un passo indietro

Da 30 anni mancava un piano generale di coordinamento territoriale e paesaggistico. L'assessore Scajola ne parla come di un grande successo dell'amministrazione Toti, ma se andiamo a esaminarlo nel concreto scopriamo che esso costituisce un grave regresso nella cultura di sviluppo pianificato, unitario e armonioso dell'intero territorio ligure. Lo avevamo già scritto nel numero della newsletter del 30 aprile 2021 – quando il piano era in via di redazione – e oggi non possiamo che confermarlo: "l'ambiente è svenduto al mercato".

Il nuovo PTR (Piano Territoriale Regionale) divide infatti la Liguria in tre zone distinte, e già questo è un grave errore, perché segmenta e crea disparità e divisione programmatoria. Le tre zone sono la costa, le città e un generico e non ben identificato entroterra. I territori andrebbero integrati, occorrerebbe pensare a reti di collegamento tra città, costa e soprattutto entroterra. Per non essere miope e privo di una visione del futuro, il piano avrebbe dovuto insistere particolarmente sulle connessioni digitali, molto carenti nelle aree dell'entroterra, o nello sviluppo di un adeguato sistema di trasporti pubblici, comodi, efficienti e con adeguata velocità commerciale. Senza contare che la Liguria è una regione stretta e fortemente interconnessa con i territori confinanti. Manca invece una politica di sviluppo comune, d'interazione con regioni come il Piemonte, L'Emilia e la Toscana, per non parlare del territorio francese, come manca un rapporto con l'Agenda di Sviluppo Sostenibile e lo stesso PNRR.

I Comuni sono divisi in due categorie, quelli che devono redigere un PUC (Piano regolatore) e quelli che devono redigere un piano dei servizi e delle infrastrutture. Vengono così a mancare il raccordo e la sinergia tra i vari Comuni. La pianificazione ha bisogno di una visione unitaria e complessiva: la città della quotidianità non è separabile dalla città dei servizi e delle infrastrutture.

Molte critiche si sono levate dai Comuni e dalle associazioni ambientaliste che hanno rilevato come di fatto si vada allo svuotamento del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico con conseguente deregolamentazione della prassi urbanistica. La Regione pensa di poter risolvere il problema dello spopolamento e della crisi demografica dell'entroterra con un percorso che passa solo dall'occupazione di volumi e spazi vuoti. Tolti i vincoli, tutto rifiorirà!

Molte anche le preoccupazioni degli amministratori locali, in particolare dei Comuni più piccoli e di quelli dell'entroterra, che criticano la assoluta mancanza di un piano finanziario di sostegno e di

progettualità condivisa e di sistema, mentre viceversa si scaricano sui Comuni solo oneri e difficoltà burocratiche, mentre mancano misure efficaci per la messa in sicurezza del territorio dal punto di vista idrogeologico.
Ancora: per le città non si parla delle "città del quarto d'ora", di una loro effettiva rigenerazione.
Infine: il piano prevede una nuova colata di cemento, in una regione già fortemente antropizzata e con un ambiente tanto bello quanto fragile. Le principali infrastrutture individuate riguardano la bretella autostradale Albenga – Predosa, la gronda di ponente e quella di levante e l'intervento sulla statale SS 28 (Col di Nava).

ж ж ж

Il PNRR in Liguria, tanti soldi, poche idee, nessun progetto

Su il PNRR in Liguria c'è una e una sola certezza. È che si tratta di una montagna di soldi da spendere. Si parla di oltre 2,5 miliardi di Euro, disponibili da subito.
Sul che fare invece pare che le idee siano alquanto più nebulose, ammesso che esistano.
Il tema principale del PNRR è la riconversione ecologica, ci sono oltre 34 miliardi di euro per lo sviluppo delle energie rinnovabili, per la riconversione energetica, per la riqualificazione degli edifici e per combattere il dissesto idrogeologico del territorio. In una regione come la Liguria, che ha ospitato per anni ben tre grandi centrali elettriche (Savona, Genova e La Spezia) e diverse attività operanti in campo energetico parrebbe un'occasione irripetibile. Se si pensa poi al dissesto idrogeologico che interessa tutto l'entroterra ligure, viene da pensare che qualcuno in Regione stia lavorando notte e giorno per presentare i programmi necessari per attivare i contributi. Purtroppo non è così. Da parte della Regione regna un silenzio desolante su cosa si stia facendo. "Siamo l'unica Regione che non utilizza i soldi del PNRR per la creazione di impianti di smaltimento di ultima generazione", dichiara il consigliere PD Davide Natale.
Dal suo canto Toti dichiara che da una ricognizione risulterebbero progetti immediatamente cantierabili per circa due miliardi, dei quali il 40% andrebbe a "infrastrutture per una mobilità sostenibile", in pratica rinnovo del materiale rotabile ferroviario e su gomma, lo sviluppo del trasporto pubblico a Genova, il completamento della ciclovia tirrenica, 55 milioni alla ferrovia Genova-Milano per la modernizzazione del sistema di segnalamento, 14 milioni alla ferrovia Genova- Casella e poi finanziamenti per i porti di Genova, Savona/Vado e La Spezia.
Una delle cose più sorprendenti è la carenza di interventi in campo sanitario, mentre da un lato si annuncia una nuova struttura ospedaliera agli Erzelli, interamente realizzata e gestita da privati, sul quale deve lavorare l'uomo cardine del rapporto di Toti con i privati, Giuseppe Profiti, già amministratore delegato dell'ospedale Galliera e dell'ospedale Bambin Gesù a Roma, ove fu condannato per la scandalosa vicenda del super appartamento di 800 mq del cardinal Bertone. La stessa Regione sta portando avanti un progetto foriero di disastri per la realizzazione del nuovo ospedale della Spezia, utilizzando capitali privati e indebitando la sanità locale per ben 25 anni con tassi da usura verso il privato.
Mentre sugli stessi Erzelli la ministra Maria Stella Gelmini annuncia la realizzazione di un polo di ricerca tecnologico legato alle "life sciences". La riconversione in un'area, un tempo stipata di computer, mai bonificata, sulla quale far sorgere un ospedale, un centro di ricerca ad alta tecnologia col contorno di un po' di speculazione immobiliare: non c'è male per iniziare un progetto di "riconversione ecologica"!
Come per il PTR, anche nella gestione dei fondi del PNRR manca un'idea della Liguria del futuro, giusta socialmente e ambientalmente. Un'idea condivisa, che può essere solo il frutto della partecipazione e del dialogo sociale. Che invece sono del tutto assenti. Un solo esempio, riguardante la sanità: in una Commissione convocata tre giorni prima della scadenza della consegna dei progetti del PNRR sanità al governo, Toti ha presentato l'elenco delle Case della Salute e delle Case di

Comunità a pacchetto chiuso, con notevoli mancanze di copertura territoriale, a partire dall'entroterra. Un documento che né il territorio né i consiglieri – di maggioranza e di opposizione – conoscevano, nonostante la Giunta ci stesse lavorando da sei mesi, come ha dichiarato lo stesso Toti. Pochi minuti dopo averlo comunicato alla Commissione, l'ha diffuso alla stampa, mentre lo stava illustrando ai sindacati. I Sindaci, le associazioni, i cittadini liguri lo hanno appreso il giorno dopo dai giornali.

La redazione de "La Voce del Circolo Pertini"

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

Hanno scritto per noi:

Andrea Agostini, Marco Aime, Franco Astengo, Enzo Barnabà, Maddalena Bartolini, Giorgio Beretta, Marco Bersani, Sandro Bertagna, Pierluigi Biagioni, Pieraldo Canessa, Alessandro Cavalli, Roberto Centi, Riccardo Degl'Innocenti, Battistina Dellepiane, Egildo Derchi, Marco De Silva, Monica Faridone, Erminia Federico, Maura Galli, Luca Garibaldi, Luca Gazzano, Valerio Gennaro, Antonio Gozzi, Santo Grammatico, Roberto Guarino, Monica Lanfranco, Giuseppe Pippo Marcenaro, Antonella Marras, Maurizio Michelini, Anna Maria Pagano, Paola Panzera, Marianna Pederzolli, Enrico Pignone, Bruno Piotti, Paolo Putrino, Bernardo Ratti, Ferruccio Sansa, Stefano Sarti, Sergio Schintu, Mauro Solari, Giovanni Spalla, Angelo Spanò, Gianfranco Tripodo, Gianmarco Veruggio, Moreno Veschi, Franco Zunino.

LETTERE ALLA NEWS

Riceviamo dall'amico Roberto Guarino

Porto Petroli – Tanto rumore per nulla.

Si fa un gran parlare dello spostamento degli stoccaggi dei prodotti petroliferi da Multedo a Ponte Somalia nel Porto di Genova. Dibattiti, dichiarazioni, paginate di giornale e ricorsi al TAR di due tipi: il primo promosso degli abitanti di Sampierdarena che non desiderano avere migliaia di tonnellate di prodotto infiammabile a 200 metri da casa; il secondo promosso dall'attuale concessionario di Ponte Somalia a cui piacerebbe continuare a fare il suo mestiere in un'area avuta in concessione e sulla quale ha fatto investimenti.

Per carità: tutto legittimo, sia l'impulso al cambiamento da parte delle Autorità (da verificare se effettivo "miglioramento") sia la ritrosia al cambiamento dei due soggetti sopra elencati.

In tutto questo gran parlare e polverone, però, è stato trascurato dalle Autorità la pubblicizzazione di un aspetto piuttosto importante. Infatti non tutti sanno (ma le Autorità dovrebbero ben saperlo) che il Regolamento del Porto di Genova attualmente in vigore VIETA categoricamente l'ingresso, il transito, la manovra all'interno del Porto Commerciale (e ponte Somalia ne fa parte) di qualsiasi nave che trasporti "prodotti liquidi infiammabili alla rinfusa". Ovviamente i prodotti attualmente stoccati a Multedo infiammabili lo sono certamente ma Multedo si trova ben defilato rispetto al resto del Porto Commerciale: si avvale di un ingresso marittimo indipendente che non richiede il transito delle navi all'interno del Porto Commerciale come invece sarebbe necessario per attraccare a Ponte Somalia. Inoltre il sito di Multedo è dotato di un idoneo impianto antincendio e si avvale di presidio H24 di qualificato personale addetto allo stesso.

Di questo aspetto di regolamentazione, in verità piuttosto importante, "le Autorità" non hanno fatto cenno né lo hanno minimamente reso pubblico. Solo un breve articolo del Secolo XIX l'ha posto all'attenzione dei lettori la maggior parte dei quali non ha la sensibilità necessaria a coglierne l'essenza.

Tralasciamo per pudore l'aspetto costi. Riattrezzare ex novo un sito vergine con i sistemi adatti e approvati dalle norme in vigore per lo scarico, il carico, lo stoccaggio di prodotti liquidi infiammabili alla rinfusa comporta costi stellari. Chi li sosterrà? Carmignani e la Superba, attuali utenti di Multedo oppure, come al solito, Comune e Porto con i soldi delle nostre tasse?

Roberto Guarino

ж ж ж

Un sindaco acquanauta?

Dopo essersi prestato a strisciare penosamente assieme a Toti nello scivolo acquatico lungo via XX Settembre (un must sui social, da non perdere), preso da comprensibile smania ri-elettorale, il sindaco Bucci dà a Genova la notizia di un evento da tempo atteso nei desideri e nei bisogni della città: In una intervista a Radio Babboleo Bucci ha infatti annunciato la realizzazione di una *wave pool* nel capoluogo ligure.

Cos'è una *wave pool?* Per chi, come noi, non ne aveva mai sentito parlare, è una piscina a onde artificiali in cui – parola di Sindaco – ' …sarà possibile praticare il surf tutti i giorni, in tutte le stagioni!'. Wow!

Precisamente quanto i genovesi da tempo si aspettavano da un amministratore così pragmatico ed efficiente.
Sarà una piscina poco profonda ma larga oltre cinquanta metri e lunga 100, destinata a sorgere – udite, udite – su una spiaggia cittadina, anche se non alla Foce, perché lì – udite, udite – 'faremo il parco di Renzo Piano dove metteremo quattromila alberi in riva al mare'.
Dal ponte al parco alberato, basta che si possa spendere il nome dell'archistar.
Diventeremo tutti, con l'ineffabile accoppiata Bucci/Toti, appassionati surfisti? Ecco a cosa porta il voler essere 'tutti i giorni, tutte le stagioni' sulla cresta dell'onda.
Michele Marchesiello

FATTI DI LIGURIA

Aggiornamento del Piano dei rifiuti regionali: quanto europeo?

Tempo fa la stampa ha pubblicato l'annuncio dell'assessore Gianpedrone: "in Liguria sorgerà un nuovo impianto per la produzione di idrogeno dai rifiuti indifferenziati!" Splendido! Quanto di meglio si possa desiderare, specie a fronte all'attuale crisi energetica. Ma è davvero così?
Un po' di storia. Nel 2017 le Province e la Città Metropolitana di Genova hanno approvato i rispettivi Piani d'Ambito di Gestione dei Rifiuti, in cui si prevedeva l'impiantistica necessaria per il trattamento dell'umido da differenziata tramite digestione anaerobica (DA) e dei RUR (Rifiuto Urbano Residuo) tramite impianti di Trattamento Meccanico Biologico (TMB) finalizzati a massimizzare il recupero materiali (MRBT Materials Recovery, Biological Treatment).
Sempre nel 2017 la Regione, nell'ambito della VAS per il Piano d'Ambito regionale, modifica i Piani provinciali e metropolitano introducendo nei TMB la produzione di combustibile solido secondario (CSS) da inviare alle cementerie. Un "consiglio" di Ecocarbon, società *teoricamente* per l'ambiente, che ha in ragione sociale la promozione proprio del CSS. Quindi un consulente non *molto* neutrale.
In tale occasione il GCR (Coordinamento ligure per la Gestione Corretta dei Rifiuti) osservava che il CSS non aveva mercato in quanto le cementerie chiedono di essere pagate per smaltirlo. In sostanza si prevedevano impianti per produrre un nuovo rifiuto. Il costo di smaltimento del CSS nelle cementerie si aggira sui 100 €/t, come da piano finanziario del TMB di Savona.
L'attuale revisione del Piano dei rifiuti prende atto del fatto che il CSS non ha mercato, solo che invece che tornare alle tipologie impiantistiche previste a suo tempo dalle Province, opta per la soluzione "waste to chemicals" – che come detto produce idrogeno – ove trattare il CSS, in gran parte composto da plastiche varie. Si tratta in realtà di un impianto di pirolisi (riscaldamento dei materiali in assenza d'ossigeno) dal quale si ottengono *"prodotti quali idrogeno, metanolo ed etanolo, utilizzabili per la sostituzione di combustibili fossili";* e un residuo carbonioso solido. Solo che

essendo questi prodotti di derivazione dal petrolio, in effetti non sostituiscono i "combustibili fossili". Per questo motivo l'impianto non appare conforme al principio europeo DNSH (Do No Significant Harm) e come tale non finanziabile con i soldi del PNRR, anche se viene pennellato di "verde" data la (poca) produzione di idrogeno. Eppure il Piano regionale dice che in mancanza del finanziamento PNRR l'impianto non verrà realizzato. E quindi? Qual è il piano B previsto? Il CSS invenduto che fine farà? Andrà in discarica? Nel caso invece fosse realizzato questo impianto avremmo un "ingessamento" del sistema. Infatti impianti così onerosi economicamente necessitano di tempi di ammortamento molto lunghi. Questo si traduce nell'obbligo contrattuale per le aziende di raccolta dei rifiuti di rifornire comunque l'impianto di CSS, bloccando di fatto l'estensione della raccolta differenziata. Inoltre le normative europee per l'eliminazione dei prodotti in plastica "usa e getta", nonché il rapido diffondersi della bioplastica, potranno comportare in tempi relativamente brevi una significativa riduzione dei quantitativi di plastica, rendendo l'impianto sostanzialmente inutile. Visti i tempi di realizzazione di questo tipo di impianti non appare remoto il rischio che quando l'impianto sarà terminato non vi sarà materiale sufficiente da trattare, se non riducendo la raccolta differenziata.

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 (https://www.vocecircolopertini.it/)

x x x

Liguria, maglia rosa o nera della balneazione privatizzata?

Arriva, dopo una lunga serie di rinvii da parte italiana, l'applicazione della direttiva Bolkestein anche per l'affidamento in concessione delle spiagge a privati.

Si capisce il perché di tale ritardo: l'Italia è il paese europeo col più alto numero di stabilimenti privati, che occupano la più alta percentuale di spiagge: la bellezza di 11.179 stabilimenti, mentre le concessioni demaniali marittime sono in totale 29.689. Problema non di semplice soluzione, perché la situazione si è ormai incancrenita da troppi anni. Sugli stabilimenti lavorano famiglie e gira un'economia. Ci sono stabilimenti miliardari e piccole imprese familiari, non equiparabili.

La Liguria ha il record degli stabilimenti balneari, con 1.250 stabilimenti: 650 a Savona, 250 a Imperia, 250 a Genova e 100 a La Spezia. Dunque, ha più stabilimenti della Toscana (1291), che ha però 397 Km di costa, o della Sardegna con solo 574 stabilimenti e ben 1.849 km di costa.

Qui da noi 114 Km di costa su 330 totali sono occupati da stabilimenti balneari. Gli altri sono liberi? Per nulla. Se si considera che la regione ospita tre grandi porti industriali, aree cantieristiche e un notevole numero di porticcioli turistici e darsene private, che gran parte della costa è rocciosa e difficilmente fruibile "*la costa iscoscesa che trovare tu non possa tra Lerici e Turbia",* si capisce come lo spazio liberamente accessibile sia veramente scarso. Una giornata al mare con cabina, ombrellone e due lettini non costerà mai meno di 50 euro al giorno, ma, in parecchi casi, il costo sale e anche di molto. Se poi si considera che si può aggiungere il costo del parcheggio, l'idea di qualche giornata in spiaggia o sugli scogli, per famiglie a reddito medio/basso, è sempre più proibitiva.

I clienti infatti non sono tanto i residenti locali, ma i turisti, finché non scoprono che ci sono soluzioni facilmente raggiungibili e molto più economiche; che non sempre ci sono guerre o epidemie che costringono a un turismo di vicinato.

Dunque una realtà duale, da un lato gli stabilimenti offrono lavoro, solo in Liguria si stimano 15.000 occupati nel settore, seppur stagionali e a termine, sono un volano economico per l'indotto (lettini, ombrelloni, gelati, bibite, ma anche hotel, ristoranti, B&B, ecc.), dall'altro sono uno ostacolo alla libera fruizione del mare da parte dei cittadini. E le spiagge libere si riducono ogni anno.

Intanto nella vicina Francia, Stato nel quale la percentuale di spiagge fruibili date in concessione non può superare il 20% del totale, il governo Macron ha deciso di ridurre la percentuale al 15%; e su molte spiagge sono già iniziate le demolizioni, comprese in alcuni degli stabilimenti più vip della

Costa Azzurra. Da segnalare inoltre che in Francia opera un servizio si salvataggio nazionale e i Comuni effettuano regolarmente la pulizia delle spiagge, oltre a dotarle di un minimo di attrezzature (servizi igienici, docce, spogliatoi).
In questa disputa c'è chi difende i diritti acquisiti e chi il principio della libera concorrenza. Nessuno parla mai del povero pensionato o della famigliola di operai che non possono permettersi il balzello di una giornata al mare, magari abitandovi davanti.
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 (https://www.vocecircolopertini.it/)

ж ж ж

Porti liguri a Ponente: far finta di essere sani

Dal 2017 al 2021 il sistema portuale di Genova e Savona ha perso 4,6 milioni di tonnellate di merce movimentata sulle sue banchine, pari al 6,6%. Di questi, 3,2 milioni sono stati i prodotti petroliferi e circa 800mila le tonnellate perse dal traffico delle Acciaierie di Cornigliano. La perdita restante di 0,6 milioni è il saldo del calo della merce containerizzata trascinato da Genova (-2,7mil) e delle rinfuse solide a Savona (-540mila), parzialmente bilanciato dall'aumento dei container savonesi (+2,4 mil) e dei rotabili in entrambi i porti (+600mila). Genova perde anche in numero di container (-65mila), "rubati" verosimilmente dalla nuova banchina di Savona-Vado (+180mila).
Non è stata solo la pandemia la causa, si tratta di un declino che si protrae da oltre un decennio, dalla crisi del 2008-09 che ha segnato la fine del mito della crescita infinita almeno per i porti italiani, compresi quelli liguri. I nostri due porti, del resto, offrono i servizi al trasporto della merce da e per tutto il mondo ma la loro domanda, per l'export e l'import, risiede tutta nella macroregione del Nord-Ovest italiano. Se l'economia nazionale ristagna perché mai dovrebbe crescere il trasporto marittimo? Invece che per progettare nuove fabbriche e nuovi stabilimenti produttivi, si investono i soldi pubblici per rendere sempre più efficiente la logistica delle merci mentre la base produttiva nazionale si restringe sempre di più. I porti sono ormai dei meri anelli di catene (caselli intermodali da attraversare il più velocemente possibile, ha auspicato Draghi in visita) di valori economici e finanziari che si creano e si distribuiscono altrove, per cui acquistano ogni giorno di più la fisionomia di servitù territoriali per le città che li ospitano. Genova e Savona, invece di reagire pretendendo investimenti produttivi, si beano nell'illusione che l'offerta di un porto grande faccia crescere una grande domanda. Come se fino a oggi fossero stati i limiti dell'attuale diga foranea a impedire al porto uno sviluppo maggiore.
Si prenda il porto di Genova singolarmente, e si allarghi lo sguardo dal 2007 a oggi. Limitiamoci al numero di teus (unità di conto dei container), quello che il Presidente dell'Autorità portuale Signorini recita come un mantra moltiplicandolo per milioni come fossero noccioline, per giustificare i miliardi pubblici da spendere per ampliare il porto, peraltro senza alcuna seria previsione dei benefici attesi, sociali e economici. Ebbene, dal 2007 a oggi in 14 anni il numero di teus è cresciuto di 700mila unità, a un tasso annuo medio di crescita (CAGR) del 2,6%. Per raggiungere nel 2035, l'obiettivo dei 5 milioni di teus sbandierato dal Presidente Signorini per giustificare la nuova diga, occorrerebbe un cambio di passo pari al doppio dell'attuale, ossia il + 5% medio per 14 anni! Senza considerare che negli ultimi 4 anni, tra il 2017 e il 2021, il tasso è diventato addirittura negativo, pari a -0,6%. In ogni caso bisogna dire che tutto va bene.
Riccardo Degl'Innocenti
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 (https://www.vocecircolopertini.it/)

ж ж ж

Parole, parole, soltanto parole tra noi

La lunga stagione del sindaco Bucci, volge al termine e (se dio vuole) presto si tornerà a votare.
Secondo la stampa locale e una fetta di opinione pubblica il DNA di questa Amministrazione è Fare, fare, fare, fare; a differenza delle precedenti, descritte immobili e nelle mani predatorie dei poteri forti cittadini.
Ora alla parola "fare" bisognerebbe aggiungere "fatto" e con l'avverbio "bene". Altrimenti il quadro d'insieme risulta ben diverso; sostanzialmente disperante.
Parliamo subito di una scelta programmatica. Genova è l'unica grande città italiana senza assessorato ai servizi sociali: riprova che di anziani, bambini, handicappati, giovani, donne e poveri a questa maggioranza non importa nulla. Solo taglieggiare i barboni.
Al posto dei servizi sociali abbiamo l'assessorato alla sicurezza, dedito a sguinzagliare vigili demandati ad altro che gestire il traffico. Difatti da Nervi a Voltri spuntano antivelox e telecamere per multare automobilisti colti in fallo. Non per sciogliere ingorghi, semmai crearli.
Veniamo all'opera simbolo del modello Genova: il ponte. È ovvio che se il governo ti dà centinaia di milioni per il ponte e ti svincola dalle leggi che regolano l'esecuzione, farlo è molto più semplice. Farlo bene è altra cosa. Appena caduto il ponte Renzo Piano era già lì col suo modellino. Il problema era che per legge il caro Bucci doveva indire il concorso. Risultato? Ha vinto Piano, nonostante progetti concorrenti che permettevano di ripristinare il traffico in poche settimane, oltre a quello dell'architetto Calatrava, il più famoso progettista di ponti al mondo; e pure lui alla metà del costo di Piano. Così ha vinto il più costoso, sponsorizzato e pure sbagliato: si è dovuta fare una curva per permettere alle auto di infilarsi nella galleria di Coronata. E senza che nessuno abbia saputo perché il Sindaco Commissario abbia scelto tale progetto; con buona pace della magistratura contabile e penale, con mesi e mesi d'inferno per residenti, pendolari e salute pubblica. Ovviamente paga pantalone. Quindi fatto? Certamente! Fatto bene? Ma va là.
Parliamo di verde. In sede di programma la proposta era 10.000 nuovi alberi. Al momento il comune non sa quanti alberi ci siano a Genova, però il saldo tra piantati e tolti è passivo. Fatto? No.
Passiamo alla mobilità: a fronte del calo di un milione di passeggeri sui mezzi pubblici il candidato Sindaco dichiara: tram. Così presenta al governo un progetto per 470 milioni di euro. Ma fatti i conti dal tram si passa ai filobus. A Milano o Firenze km di linee tranviarie. A Genova? Ecco il colpo di genio: no filobus sì bus elettrici, più piccoli, molto più costosi in manutenzione e in durata (sette anni) e poi funivia, skytram e ogni meraviglia possibile quanto costosissima: paga sempre pantalone e… Fatto? Nulla, solo pubblicità gratis sui giornali. Calma, i primi risultati si vedranno presto: cemento per nuovi depositi, efficientamento del trasporto senza vigili in strada e senza corsie riservate? Mentre i rugbisti sapranno che il loro campo al Carlini sparirà per metterci un deposito di bus e un GDO. Parliamo di commercio? In piena campagna elettorale: basta supermercati, che poi sono pure comunisti, solo negozi di vicinato. E non è passato un mese di questi anni che l'Amministrazione Bucci non presentasse varianti per costruire super e iper market, con parcheggi e talvolta residenze annesse. Piccoli commercianti? Civ di quartiere? Prendetevi del maalox, che il Sindaco (e il suo staff) sanno bene quale è il bene di Genova. Fatto? Di più. Parole, parole, parole, scodinzolanti di corifei e magistratura che guarda altrove. Senza parlare di rifiuti, cinghiali a spasso, case pubbliche, depositi chimici, corso Italia e containers in ogni buco disponibile.
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 (https://www.vocecircolopertini.it/)

ж ж ж

Buone notizie dall'Albergo dei poveri

Fare controinformazione, prerogativa della nostra (e vostra) Voce del Circolo Pertini, comporta spesso il denunciare comportamenti e fatti che o vengono passati sotto silenzio dalla cronaca del potere o minimizzati, quando invece sono "degni di indignazione". Ma a volte si scoprono nicchie di

informazioni che dovrebbero far parte di *goodnews* da mostrare e propagandare, soprattutto quando riguardano la collettività. E' questo il caso dell'Albergo dei Poveri, l'edificio più grande di Genova con i suoi 60.000 mq. Costruito nel XVII secolo a spese personali di Emanuele Brignole, il filantropo dedicò tutta la sua vita ad aiutare i poveri, vivendo tra l'altro come loro. Ma queste e mille altre incredibili storie si possono trovare stupendamente raccontate nel libro scritto dalla Sovrintendente dell'Albergo Annamaria de Marini, nel suo "Emanuele Brignole e l'Albergo dei Poveri di Genova", Termanini Editore, 2016. Se questa può ritenersi storia passata ma pur sempre interessante per saperne di più su questa eccellenza genovese, è quella recente che ci ha fatto finalmente sorridere dopo tante arrabbiature. L'impegno della dottoressa de Marini insieme a quello del commissario straordinario architetto Marco Sinesi, ha prodotto una specie di miracolo. Ovvero un finanziamento di dieci milioni di euro (dopo tanti piccoli sostegni di enti pubblici e privati) destinato soprattutto al recupero di Valletta Carbonara, quell'enorme polmone verde che si può vedere dall'alto passando da Corso Firenze. Attualmente uno sguardo dà solo tristezza: serre distrutte, con vetri dappertutto, un campaccio per il tiro a segno, erbacce dovunque e un senso di abbandono e di devastazione. Con questo finanziamento ottenuto direttamente dallo Stato italiano (niente fondi europei che pure non guasterebbero), avverrà finalmente il recupero di questa area. La cui destinazione sarà riservata alla collettività: oltre al recupero delle vecchie serre, alla piantumazione di alberi e di nuova vegetazione, sarà realizzato un campo da calcetto e uno di padel. Che non è un lanciarsi le padelle, ma una sorta di tennis, più simile tuttavia alla pallacorda. Uno sport antichissimo, che trae le sue origini nella Francia del XIII secolo. Non è finita qui: insieme ad altri contributi, tra cui quello dell'Istituto San Paolo, è prevista una liaison con l'Università, per creare uno studentato per integrare al meglio la presenza degli studenti e favorirne l'arrivo anche da altre città. Verrà inoltre recuperato l'oratorio degli uomini per una sala destinata a eventi e conferenze, e si potranno ammirare in spazi più dedicati le opere pittoriche (dal Seicento al Novecento) e una straordinaria collezione di arredi sacri. Insomma, finalmente una buona notizia che riguarda tutti noi, che ci piaccia stare su una panchina sotto le fresche frasche o giocare a padel. Grazie soprattutto a chi da anni, come de Marini e Sinesi, si dannano l'anima per recuperare alla bellezza e alla fruibilità uno dei pezzi di storia più interessanti della nostra Genova.

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 (https://www.vocecircolopertini.it/)

ж ж ж

La Riviera Trasporti e il ruolo del trasporto pubblico

Il trasporto pubblico locale è un settore chiave nel nostro futuro e la sua gestione deve restare pubblica**,** per poter garantire il reinvestimento dei ricavi nel miglioramento del servizio, magari ripartendolo su basi più solide delle attuali, coinvolgendo in proporzione tutti i Comuni imperiesi.

In una fase in cui, oltre alle pandemie, ci troviamo ad affrontare una crisi climatica ed ambientale gravissima, la trasformazione del trasporto pubblico è una priorità cui è impossibile sottrarsi.

La situazione di Riviera Trasporti in Provincia di Imperia è da tempo estremamente preoccupante, con la Corte dei Conti regionale che evidenzia pesanti criticità nei bilanci societari.

Per chi ha a cuore la sorte dei lavoratori e la gestione di un servizio pubblico essenziale, le conduzioni politiche e amministrative che si sono succedute negli anni hanno prodotto una drammatica situazione debitoria per management fallimentari e scelte strategiche a dir poco avventate (si pensi alle partecipazioni societarie, ai bus a idrogeno o ai mancati controlli).

E se il trasporto pubblico locale fosse gratis? O lo fosse almeno in parte, in base ad una attenta riflessione sulle esigenze territoriali? Trattare il trasporto come un servizio pari alla sanità o all'istruzione potrebbe avere vantaggi immediati, tangibili: riduzione dell'inquinamento e del traffico; meno malattie delle vie respiratorie; meno incidenti, più equità sociale.

I benefici, secondo alcuni studi compiuti fra gli altri anche dall'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (Ocse) sarebbero di uno a tre: in pratica per ogni euro speso se ne guadagnerebbero tre, grazie al risparmio dei privati, che userebbero meno il proprio mezzo.
Ci sarebbero inoltre un minor impatto ambientale e sulla salute, meno incidenti stradali, valorizzazione della città con minore congestione delle strade e tempi di percorrenza ridotti.
Già oggi gli incassi relativi alla vendita dei biglietti coprono, in media, solo il 36% del costo del servizio. In altre parole, istituire la gratuità dei trasporti (che sarebbero pagati con le imposte) permetterebbe agli enti locali e alle amministrazioni che gestiscono il servizio di liberarsi dalla trappola del mercato, a vantaggio della stabilità economica dell'azienda e dei suoi lavoratori, per operare (finalmente) con il solo obiettivo di fornire il miglior servizio alla comunità. D'altronde non c'è un rapporto diretto tra il pagare il biglietto e l'efficienza del servizio. L'evidenza dimostra che purché vi sia la copertura dei costi, un trasporto pubblico affidabile è possibile. Non sarebbe una novità in Liguria. A Genova è stata avviata una prima vera sperimentazione che sta dando buoni riscontri con l'aumento del 15% dell'uso del trasporto pubblico locale a scapito dei mezzi privati.
Un servizio per diventare appetibile deve anche essere frequente, capillare, confortevole e affidabile. In tutto ciò, con una nuova cultura della mobilità**,** il trasporto pubblico locale può giocare un ruolo fondamentale e insostituibile.
DC, *in collaborazione con Società della Cura Imperia*
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 (info@vocecircolopertini.it***)***

x x x

Riceviamo dalla candidata Sindaco alle prossime amministrative genovesi per Liguria Insieme

La città è anche delle donne

Nonostante l'impegno e il consenso meritevolmente ricevuto, alle donne non viene paritariamente permesso l'accesso ai tempi e modi della politica, però si rimarca la mancanza femminile, con ben poca convinzione e molta strumentalizzazione. I temi delle discriminazioni di genere, della necessità di far combaciare i tempi di vita con quelli di lavoro, di studio, di impegno in attività di volontariato o per fare politica militante, o anche solo per se stesse, vengono citati nei programmi dei partiti in termini superficiali, specchio di un atteggiamento paternalistico largamente e trasversalmente diffuso. Paternalismo che sottende sempre una visione di supremazia del genere maschile, di violenza psicologica agita contro le donne, a partire dall'ambito domestico, dal luogo di lavoro, condannate al peso esclusivo della cura, attaccate per la giusta richiesta del rispetto delle conquiste ottenute dopo un secolo di lotte. Ne è esempio la non presa di netta posizione e condanna da parte della giunta guidata dal Sindaco Bucci sull'affissione dei manifesti antiabortisti, che ci disegnano come le "streghe cattive" lontane dalla Biancaneve che, in fondo, vorrebbero noi fossimo. Così in molti programmi elettorali non troviamo parole sull'educazione ai sentimenti con interventi da realizzarsi nelle scuole, di maggiore elasticità negli orari di ingresso e uscita per le materne ed elementari e degli asili nido, peraltro numericamente e gravemente insufficienti. Questa grave carenza di servizi necessari e costituenti un diritto fondamentale per le famiglie, obbliga le stesse al coinvolgimento coatto dei nonni, quando ci sono, o al ricorso a figure d'appoggio private e costose relativamente a bilanci familiari costituiti da entrate spesso inadeguate, precarie, legate a contratti di lavoro privi di garanzie e continuità. Inoltre è doveroso che in ambito familiare venga promossa la condivisione del lavoro di cura, pensando a interventi formativi a supporto delle figure genitoriali, troppo legate ancora a retaggi di una cultura maschilista e patriarcale. Non viene considerata la posizione delle donne/madri che magari non hanno un posto fisso di lavoro, che non rientrano nelle graduatorie per l'ingresso dei figli negli asili nido, non avendo punteggi sufficienti, perché sprovviste di un contratto regolare, part time, o saltuario, che si vedono spesso costrette a rinunciare alla ricerca di un lavoro a tempo pieno e che, pian piano, si vedono escluse dal mondo del lavoro in

generale, con grande sacrificio poi, nella gestione dell'economia familiare e del diritto all'autonomia. Così come non si tiene conto che il traffico cittadino mette a rischio la sicurezza e salute dei nostri figli se, con passeggini ci si avventura nella giungla d'asfalto per raggiungere i pochi e limitati spazi verdi, necessari alla vita e socialità dei bambini e bambine. L'ascolto, il confronto per raggiungere obiettivi che migliorino la qualità della vita, così come il rispetto dei diritti fondamentali delle persone e quindi delle donne, devono essere uno fra i punti importanti delle proposte, anche per questa campagna elettorale in doppio petto, elitaria, non per tutti e tutte.

Antonella Marras

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 (info@vocecircolopertini.it***)***

ж ж ж

Débat Public: democrazia partecipata o presa in giro? Promemoria per gli under

Mentre cresce la consapevolezza di vivere in una democrazia malata e riprende la mobilitazione degli studenti (e i pestaggi delle sedicenti forze dell'ordine) dopo che la morte di un loro collega, schiacciato da una putrella l'ultimo giorno di un (presunto) stage scuola lavoro, ha smascherato certe truffe di cui sono vittime, il pensiero critico progressista individua nella dimensione civica lo spazio entro il quale perseguire la rifondazione del principio democratico. Dunque, una democrazia presa sul serio pretende l'assunzione di strumenti partecipativi, tra cui spicca la procedura denominata débat public. Ossia la resa obbligatoria di vaste consultazioni dei cittadini direttamente interessati a progetti altamente impattanti economicamente e/o socialmente, varata in Francia con la legge Barrier del 1995 e recepita dal nostro ordinamento con il DPCM 10 maggio 2018.

Ciò detto, va annotato il fatto che dalle nostre parti tale pratica per una partecipazione presa sul serio è stata immancabilmente disattesa; dunque "presa di sottogamba" nell'inestirpabile logica *bipartisan* per cui Destra e Sinistra si scimmiottano al peggio, tanto da essere indistinguibili. Per cui le ricorrenti esperienze richiamate al succitato débat si sono immancabilmente risolte in kermesse propagandistiche a scopo diversivo: far parlare il popolo per illuderlo di contare qualcosa. Appunto, un rituale smascherato nella sua intrinseca futilità dal fatto che la proposta messa in discussione aveva immediatamente cassato dall'elenco degli items a disposizione la scelta decisiva; quella "opzione zero", ossia il rifiuto della proposta, che rendeva credibile la modalità introdotta dalla legge Barrier. Fu così nel primo, strombazzato, esperimento (presunto) deliberativo sulla Gronda autostradale, un tempo "Bretella", che prevedeva il raddoppio dell'A10 tra Voltri e Bolzaneto, promosso dalla giunta comunale Vincenzi di centro-sinistra: un caravanserraglio di 14 incontri nei quartieri genovesi che terminarono in rissa proprio perché era stata rimossa la possibilità di rifiutare l'opera. Una pratica di pura manipolazione del consenso proseguita dai destri. In cui oggi si segnala il presidente dell'Autorità Portuale di Genova Paolo Signorini. Già con il dibattito pubblico sulla diga e poi portando a perfezione l'intento mistificatorio dell'operazione per la ricerca del dove riallocare i depositi chimici ad alto rischio della Superba. Un capolavoro di spregiudicatezza, tradotto nel sottoporre a discussione quattro siti alternativi per poi sceglierne un quinto non indicato.

Parafrasando un antico detto: o democrazia, quanti misfatti nel tuo nome vengono compiuti.

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 (info@vocecircolopertini.it***)***

ж ж ж

Per non dimenticare: il 15 febbraio 1922

Il 15 febbraio 1922 una spedizione di squadristi spezzini partì per La Serra, frazione di Lerici. Lungo la strada ci fu uno scontro armato, in cui persero la vita il fascista Alberto Landini e il comunista

Stefano Gabriele Paita. L'obiettivo era il capo degli antifascisti della zona: il socialista Angelo Bacigalupi, operaio del Muggiano, primo deputato socialista eletto alla Spezia (dal 1919 al 1921).
Fu una guerra civile? La categoria vale per la Resistenza, ma per il 1921-1922 è del tutto inappropriata. Mancò uno dei requisiti essenziali della guerra civile: la violenza fascista era organizzata, quella antifascista no. Certo, forme di resistenza si manifestarono, con un'unità dal basso di operai socialisti, comunisti, anarchici, repubblicani. Alla Serra e prima ancora, nel luglio 1921, a Sarzana, e poi dopo, nell'agosto 1922, a Parma, questo anelito unitario vivo tra le masse diede vita al movimento degli Arditi del popolo. Ma furono tentativi improvvisati, senza un coordinamento nazionale. Quei rivoltosi avevano qualche arma, ma un partito armato del movimento operaio non vi fu mai. I partiti operai erano tutti in crisi e in lite tra loro, e per motivi diversi contrari agli Arditi del popolo. In Liguria la confusione nel PSI era massima, sia dove prevalevano i riformisti, come a Genova, sia dove la maggioranza era massimalista, come altrove. Mentre il giovane PCd'I era settario e dogmatico, e in qualche caso, come alla Spezia, attraversato da cedimenti e indisciplina.
Per il fascismo, invece, la violenza era un elemento identitario. La guerra civile la volevano i fascisti: ma non trovarono un avversario disposto a combatterlo. Non fu il sovversivismo "rosso" la causa del fascismo, che ha invece origini di lungo periodo nella società italiana, nella violenza precedente e nella repressione ad opera dello Stato.
La storia di Spezia, piazzaforte militare, è un esempio: una larvata dittatura militare fu anticipata già durante la Prima Guerra Mondiale. Il Consiglio Comunale fu sciolto, il Comando della Marina ebbe tutti i poteri. L'operazione fu realizzata da forze legate a una parte della borghesia industriale e della Marina, che sostennero poi il fascismo.
Nel dopoguerra lo spirito rivoluzionario raggiunse la punta più alta nel maggio-giugno 1919. Spezia diede il via alla rivolta contro il carovita che si espanse nel Paese. Fu un moto spontaneo, non militarizzato, che fu represso non solo dalle forze dell'ordine ma anche dai "poliziotti volontari", i primi gruppi fascisti. Mentre fino ad allora lo scontro era stato solo con lo Stato, d'ora in poi sarà sempre più con i fascisti, alleati con lo Stato (Sarzana fu un'eccezione).
La brutalità antioperaia e antisocialista c'era sempre stata, precedette la protesta e lo squadrismo. L'avvento del fascismo fu il prodotto di questa tendenza eversiva e antipopolare dello Stato. L'ideologia eclettica del fascismo seppe conquistare – tra combattentismo, fiumanesimo, nazionalismo e futurismo – la piccola e media borghesia: ma il suo rapporto con gli agrari e, in Liguria, gli industriali finanziatori fu strettissimo. Così quello con le forze dell'ordine e militari. Il fascismo fu soprattutto ideologia dello Stato. L'invasione fascista della Liguria nell'agosto 1922 fu emblematica: "Il Secolo XIX" raccontò come le forze di polizia piegarono la resistenza popolare avanzando nei vicoli con un'opera feroce di "rastrellamento", che lasciò campo aperto alle squadracce al comando di Renato Ricci. Altrettanto emblematico fu il 28 ottobre, giorno della marcia su Roma, a Spezia: la città fu presidiata insieme da marinai e fascisti, il corteo fascista per le vie cittadine fu aperto dalla banda della Marina sulle note di "Giovinezza".
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 (info@vocecircolopertini.it***)***

ж ж ж

Il 31 ottobre scorso, pubblicando il Manifesto "Per la Salute e l'Ambiente liguri", la Voce dCP aveva promosso l'idea di un stretto raccordo tra i movimenti liguri per ambiente, salute e lavoro al fine di avviare un nuovo corso politico a livello locale. Questo documento, promosso dal Forum per la convergenza dei movimenti, ricolloca la nostra proposta in una prospettiva anche nazionale. Sempre nella logica della rifondazione della democrazia dal basso.

Un forum per la convergenza dei movimenti

Siamo dentro una crisi eco-climatica drammatica ed epocale? Siamo attraversati da una diseguaglianza sociale senza precedenti? Ci sono due modi, incompatibili fra loro, di affrontare queste grandi sfide. Il primo è quello intrapreso dal Governo Draghi, dalle grandi imprese e dalle lobby della finanza. Secondo questa declinazione, la pandemia è stata un incidente di percorso e un'irripetibile opportunità per riorganizzare su basi autoritarie il modello economico-sociale capitalistico. Nasce da qui la traduzione delle parole "ripresa" e "resilienza" che attraversano la strategia di fondo dei prossimi anni. Per "ripresa" si intende il trittico 'crescita-concorrenza-competitività', sulla base del convincimento che sia il benessere delle imprese a determinare il benessere della società. Per "resilienza" si intende la rassegnazione richiesta alla popolazione, sulla base del convincimento che questo sia l'unico, se non il migliore, mondo possibile. Il quadro dei provvedimenti messi in campo – dalla transizione ecologica alle politiche sul lavoro, dalla riforma del fisco alle scelte su sanità e scuola, dal Ddl concorrenza sui servizi pubblici locali alle politiche di riarmo – rende chiara la perseveranza con la quale si cerca di mettere in campo una nuova fase di accumulazione di profitti. "Come prima, più di prima" sembrano dirci governo, imprese e interessi finanziari. Tutti adepti di Elon Musk e Jeff Bezos, pronti a lanciare nuovi simboli fallocratici nello spazio per il godimento turistico di una manciata di super-ricchi e, soprattutto, a negare a se stessi e al mondo una semplice verità: quella di un mondo iper-globalizzato e iper-tecnologico messo in scacco da oltre due anni da un minuscolo essere vivente, che ha fatto saltare tutte le connessioni e rinchiuso in casa oltre metà della popolazione del pianeta. Dentro questo scenario, non tutti hanno rispettato il copione loro assegnato. Già dalla fine del primo lockdown, realtà associative, sindacali e di movimento hanno iniziato ad incontrarsi per partire da una lettura radicalmente diversa della crisi evidenziata dalla pandemia, che, lungi dall'essere un incidente di percorso, è il risultato di una visione di fondo che vede nel mercato l'unico regolatore sociale e nell'economia del profitto l'unica leva di organizzazione della società. L'insieme di queste realtà – oggi oltre 450 – ha colto i significati profondi della pandemia, assumendo da una parte l'evidenza della totale insostenibilità del modello capitalistico, dall'altra la necessità di una convergenza delle lotte per porre la sfida al livello più alto, quello dell'alternativa di società. "Contro l'economia del profitto, costruire la società della cura" è stato l'orizzonte valoriale nel quale si sono riconosciute, partendo da alcuni concetti di fondo: la vulnerabilità delle vite e delle persone, la stretta interdipendenza fra loro e con l'ambiente che abitano, il riconoscimento dei beni comuni, il paradigma della cura. L'insieme di queste esperienze si è incontrato dal 25 al 27 febbraio a Roma nel primo Forum della convergenza dei movimenti (https://societadellacura.blogspot.com/2022/02/il-forum-della-convergenza-dei.html). Una tre giorni di confronto politico con il doppio obiettivo di costruire una piattaforma sociale condivisa dei movimenti e di lanciare una primavera di mobilitazione sociale di convergenza, in grado finalmente di incidere sulle scelte politiche per il Paese. Crisi eco-climatica, Lavoro e nuova economia, Crisi internazionale, Democrazia del comune, Diritti sociali universali sono stati i cinque assi sui quali si è articolato il confronto politico dei primi due giorni, i cui risultati sono confluiti nell'assemblea conclusiva, assieme alle proposte di azione, iniziativa e mobilitazione. Si tratta di una tappa importante per ridare speranza a un Paese stremato e frammentato. Una tappa la cui fertilità verrà misurata dalla capacità di costruire una contro-narrazione dal basso e di avviare un conflitto sociale diffuso e partecipato. Nell'eterno conflitto fra la Borsa e la vita, ci chiedono di rassegnarci al dominio della Borsa. È venuto il momento di scegliere la vita. Tutte e tutti insieme, la vita.

Marco Bersani – *Società della Cura*

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 (info@vocecircolopertini.it***)***

ж ж ж

Qualcosa di nuovo oggi a Erzelli?

C'è qualcosa di nuovo oggi sotto il sole, anzi di antico. Qualcosa che si va ad aggiungere ai resoconti dei giorni scorsi, apparsi sul *Secolo XIX* e *Genova 24,* riguardo alla notizia che il progetto tante volte minacciato di un ospedale sulla collina "abbandonata da dio" di Erzelli sta prendendo purtroppo forma. E le maschere della messa in scena si stanno materializzando: ecco a fianco del capobranco Toti gli imprenditori leader del malfamato "modello sanitario lombardo": il Gruppo San Donato, colonizzatori del milanesato con una quarantina di sedi onnivore di pazienti e ticket di Regione Lombardia. Mentre spuntano dalla penombra altri profili di inquietanti facilitatori dell'operazione, impeccabili nei loro curricula affaristici: il futuro coordinatore dell'insediamento Giuseppe Profiti, pupillo del cardinal Bertone e già a giudizio per distrazione di denaro della Fondazione Bambin Gesù alla scopo di assecondare il "male del mattone" del suddetto porporato, e l'ineffabile ministro Roberto Cingolani, garante per la parte concernente gli effetti speciali tecnologici a scopo turlupinatura del popolo, in cui si era specializzato già nel suo lungo mandato al vertice dell'Istituto Italiano di Tecnologie; l'ente di diritto privato la cui missione – reale, seppure non dichiarata – era quella di intercettare finanziamenti pubblici da mettere in banca. Progetto che – stando ai si dice – verrebbe rinforzato da insensati quanto spettacolari gemellaggi con Galliera e Villa Scassi.
Dunque, una vasta coalizione affaristica costituitasi per creare una struttura sanitaria su un cucuzzolo che per anni era stato destinato al parcheggio altamente inquinante dei containers; che mai nessuno si è preso la briga di bonificare. E già questo sarebbe un tratto di novità nel disegno perseguito da anni di fare business svendendo agli speculatori la polpa della cura pubblica ligure, unico disegno strategico nel regno – avviato al decennio – di un oscuro speaker televisivo trasformatosi in caudillo affamato di potere quanto inattaccabile, stante la scomparsa di oppositori (e di vigilanza civica: la protesta organizzata che diventa alternativa politica).
Ciò nonostante si fa sempre più impellente la chiamata alla mobilitazione della cittadinanza democratica per cacciare il Governatore e la sua cricca, prima che il veleno inoculato dal regime totiano non abbia anestetizzato la stessa capacità di indignarsi e reagire. Invece qualcuno si è offeso quando nel numero scorso di questa news abbiamo chiamato alle sue responsabilità il ligure che occupa una delle più importanti caselle pubbliche italiane: il ministro assenteista Andrea Orlando.
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 (info@vocecircolopertini.it***)***