

Ai lettori

Le balene sparano la loro cacca – diceva Eric il genietto a Striscia la Notizia di qualche giorno fa – e nutrono l’ambiente marino. Fauna, plancton, tante specie vivono di questa grazia di Dio specialmente nel Santuario dei Cetacei, ma in tutti i mari alimentando la catena energetica; pensare che i giapponesi insistono a cacciare questi grossi mammiferi per le “loro schifezze” gastronomiche. Mah, preferisco parlare delle “scoregge digitali” con cui la nota criminologa Roberta Bruzzone ha bollato la comunicazione attraverso i cosiddetti SOCIAL. Sono perfettamente d’accordo. L’ultima, e poi vi lascio all’editoriale di Tobia Costagliola, è il monopsonio, parola uscita, come riporta Paolo Bosso, dal rapporto dell’International Transport Forum, the impact of alliances in container shipping, organizzazione non governativa dell’Ocse. Non addentriamoci troppo nella semantica dell’origine di questa definizione, si tratta di un mercato caratterizzato dalla presenza di un solo acquirente, in questo caso le alleanze armatoriali a fronte di una pluralità di venditori... Insomma le alleanze sono una cura peggiore della malattia? Continueremo nel prossimo DL NEWS, perché abbiamo tante cose da dire che non troviamo nelle news dei giornali. (DL)

IL FONDO

di Tobia Costagliola

La diga foranea di Genova, estremo baluardo di difesa dagli eventi calamitosi sta andando in pezzi. Testimonianze e commenti. E’ tutto normale? Chi sa quanti addetti l’hanno vista così.

Sono ancora vive ed impressionanti le immagini della tremende mareggiate che hanno infierito sulle coste del Tigullio e lungo tutto il litorale genovese tra il 29 e 30 ottobre scorso...Quelle immagini di Portofino, “Santa”, Rapallo, Zoagli, Nervi, Boccadasse e tutta la bellissima costiera ligure, ci hanno mostrato quanto straordinaria e devastante fosse la violenza delle onde e quanto fragili fossero le strutture poste dall’uomo a protezione dei vari insediamenti e delle relative infrastrutture. Abbiamo purtroppo anche visto, nei giorni successivi, quando alla tempesta è seguita la “bonaccia”, quanto fosse grande la devastazione che ne è derivata.

Nell'attesa di concreti aiuti ed interventi da parte delle istituzioni, sono subito iniziate, spontaneamente, tutte le immediate operazioni necessarie, come le bonifiche, il recupero dei relitti e delle imbarcazioni danneggiate, il ripristino della viabilità, lo sgombero e rimozione delle macerie, ecc. Allo stesso tempo, purtroppo, è dovuta intervenire, immediatamente, anche la magistratura che ha aperto un fascicolo, per ora, "contro ignoti", per verificare i lavori eseguiti, anni addietro, alla diga foranea di Santa Margherita e al porto Carlo Riva di Rapallo. Si tratta dei lavori di riparazione dei danni causati da una violenta mareggiata avvenuta nel 2000. Nonostante il recente evento sia stato di rilevanza epocale, l'indagine avviata riguarda "crollo colposo e attività colpose che creano pericolo di naufragio". Significativi e allo stesso tempo sconcertanti, alcuni stupidi commenti rimbalzati sul web che hanno innescato una pleora di consensi. Purtroppo il web dà voce a tutti, anche agli stupidi, di cui riporto qualche esempio comunicativo: << Arriverà un bell'avviso di garanzia a Nettuno dio dei mari ed a Eolo (non uno dei sette nani) ma il dio del vento, per i danni causati nei porti di Rapallo e Santa e la magistratura indagherà su di loro per sapere dove si trovavano il giorno del disastro !!!>>...

Nelle varie immagini scorse sui teleschermi non mi è sfuggita tra, le altre, una veloce immagine della diga foranea (*continuazione del Molo Duca di Galliera*) di Genova flagellata dalle onde, in cui sembrava di scorgere alcuni squarci.

Ora, dopo circa tre settimane, mentre si continua ad elencare tutti i danni che si rivelano sempre più eccezionali rispetto alle previsioni, non ho visto né letto alcun riferimento a danni causati a detta diga. In questi giorni la diga foranea di Genova è stata sì oggetto di informazioni della stampa ma solo per l'annuncio dato il 16 novembre della pubblicazione del bando per affidare, finalmente, la progettazione della nuova diga. Mi viene da pensare che, detto annuncio, insieme alla avvenuta conversione in legge del Decreto Genova (Legge 16.11.018 n.130, G.U.19.11.18) abbia polarizzato l'attenzione di tutti i media. Sarà mai possibile ? A conferma di quanto ho intravisto in quelle pur rapide immagini della diga flagellata delle onde, riporto qui di seguito la testimonianza di una persona di tutto rispetto e autorevolezza quale l'ing. Flavio Scopinich. L'ingegnere così scriveva al nostro Direttore Decio Lucano il giorno 20 novembre: << *Caro Decio, ieri pomeriggio, al ritorno della conferenza sulla geopolitica dello shipping tenuta a Palazzo S.Giorgio, per tornare a casa mia a Pegli, mi sono avvalso del servizio offerto da Navebus , che passa tra l'aeroporto e la diga foranea, potendo così evitare il caotico traffico causato dalla caduta del ponte Morandi.*

La condizione attuale della diga foranea, non è delle migliori, in alcuni punti la parte superiore risulta danneggiata ed in altri persino la parte al livello del mare. Onestamente non credo che tutti i danni da me illustrati possano attribuirsi alla violenza delle onde dell'ultima mareggiata di fine ottobre scorso, ma potrebbero essere danni pregressi, ma sicuramente denotano uno stato attuale lontano dalla normale integrità della struttura

Le lucertole della diga e il suo degrado

A questo proposito mi sono ricordato di aver letto, l'anno scorso, l'originale e bizzarra cronaca di una escursione eseguita sulla diga foranea di Genova da parte di un valente fotografo e originale scrittore. Si tratta di Mattia Meirana, di cui si è scritto anche in concomitanza del crollo del ponte Morandi. Qualche mese prima del crollo aveva fatto un ampio e dettagliato servizio fotografico del ponte e delle sue strutture nonché di tutto l'ambiente urbano sottostante. Lui si presenta sempre autodefinendosi così: << Faccio foto e scrivo cose >>. Tra l'altro, confessa anche che la sua più grande fonte di ispirazione è wikipedia... Dopo quanto ho scritto la scorsa settimana su wikipedia e la sua attendibilità, vi sembrerà quantomeno bizzarra ed incoerente la mia scelta di un tale personaggio, ma, come vedrete, ha attinto da wikipedia solo una data e alcune notizie che, a riprova di quanto dicevamo...risultano, puntualmente...inesatte.. ma, sono irrilevanti per i nostri fini. Potete, quindi, leggere il testo da me proposto, senza alcun pregiudizio e nella massima serenità :

La diga foranea di Genova . 4.giugno 2017

<< [...]Fatto sta che qualche settimana fa sono andato su una parte della diga foranea di Genova, che è quella striscia di cemento che segna il confine tra il mare e il porto, spaccando le onde, calmando le acque. Ci si arriva solo in barca, se chiedi. Noi avevamo permesso e ci ha accompagnato l'autorità portuale (che si ringrazia) perché ci sono andato con una fotografa seria, e bionda. Il suo progetto ve lo farei anche vedere ma ancora non esiste.

Dalla diga la città si vede attraverso quelle strutture che di solito non ti fanno vedere il mare. Sono belle e interessanti, qualsiasi cosa è addosso a qualcos'altro e dove finisce un container inizia una gru e poi c'è un cantiere ma anche una distesa di roba imballata. Ho fatto una decina di video che forse un giorno vedranno la luce ma solo poche foto, perché la cosa interessante era proprio la diga stessa, la struttura, il cemento, le lucertole.

Le lucertole erano tante, continuo a dirlo a tutti. Non ci ho fatto foto, non sono pazzo, ma mi fa strano che su un affare in mezzo al mare ci sia della popolazione rettile così rigogliosa, mega felice. Saranno tutti cugini, linea genetica speciale, unica e rara? Mi è appena venuto in mente che magari uccelli ed uccellacci ce le han mollate sopra, negli anni, che son tanti anni tra l'altro.

Leggevo su wikipedia, la "mia più grande fonte d'ispirazione", che i lavori di costruzione di questo primo tratto di diga sono iniziati nel 1916 e sono andati avanti 10 anni. Insomma, novant'anni di onde a sbatter lì sopra.

Pare che i tedeschi ne abbiano fatto saltare un pezzo a un certo punto. Pensate che disastro: brandelli di lucertole ovunque, un bagno di sangue. Però a Genova ci han fatto saltare tutto un po' sempre, quindi nessuno s'è stupito. Han detto belin e han tappato tutto.

Vedete, c'è un sacco d'erba. Mi ha stupito pure questo, nel modo in cui si stupiscono gli stupidi. È che l'acqua di mare col cemento ha questo rapporto d'odio qui, lo disintegra facile, e questo diventa terreno fertile, il vento porta semi e tutti son contenti. La gente il cemento sul mare lo odia, però poi questi due più o meno convivono come una coppia che litiga spesso. Si rompono il c...o

a vicenda ma tutto fila liscio, e chisseneffrega della gente, dai. Fosse per loro non ci sarebbe un c...o, manco un'economia.

Non c'è un pezzo di diga che non sia sfasciato. È piena di tocchi di roba presa dal mare e segni di un passato ben diverso, di navi attraccate e divertimento pazzesco. Ogni scaletta è rotta, ci sono solo buchi; sparsi qua e là catenacci e ferri, e sapete come camminano quelli che fanno le foto? Non guardano dove vanno, e per puro caso nessuno di noi è caduto nell'acqua.

Lato ponente la diga finisce diramandosi a croce, i faretti segnalano l'uscita/entrata del porto, hanno tutti i pannelli solari e si sta proprio bene, rilassati. Abbiám camminato tre ore avanti e indietro ma motivi per lamentarsi non ne aveva nessuno. Certo faceva caldo e abbiamo sudato l'unica camicia che avevamo, ma per il resto stare lontani da tutti è molto ok.

E la diga è questa qui, è lunga e più che altro tutta uguale ma c'è sempre qualcosa di bello. Si guarda la città con altri occhi e si sentono centinaia di persone lavorare allo stesso momento. Le navi passano di continuo, i suoni sono quelli del farsi il culo. E dall'altra parte c'è il mare .>>.

Tanto tra poco faremo la nuova diga...

Ho aggiunto questa “ ingenua e innocente” testimonianza che era anche corredata da qualche foto fatta dalla “bionda fotografa”.

E' ben chiaro che i danni ci sono, come dimostrato anche dalle significative foto inviate dall'Ing.Scopinich e appena percepite da me attraverso la TV.

Purtroppo, come sopra evidenziato, non se ne parla : nessuna voce si è ancora levata per richiamare l'attenzione sullo stato della diga. Mi viene da pensare che nella “cabina di comando” si sia pensato, in maniera semplicistica e con esagerato ottimismo “ perché preoccuparsi? Tanto tra poco faremo la nuova diga!...”

Non voglio innescare un processo ad ipotetiche intenzioni ma, considerando le attuali condizioni della diga, ci sarebbe comunque da preoccuparsi. Siamo appena all'inizio dell'inverno. Chi potrà mai dire quando inizieranno i lavori tanto attesi e quando saranno terminati? Non dimentichiamo poi che la configurazione della diga vedrà un avanzamento a mare dell'attuale opera di circa 500 metri, per uno sviluppo di poco meno di 5 km, su fondali medi di 40 metri. Nel frattempo, la diga esistente resterà così com'è ? Spero tanto di sbagliarmi e di non essere eccessivamente ansioso ed allarmista. Ma poi come si fa, da Ravenna dove mi trovo, a dissertare sulla diga di Genova così lontana?...Tutto sommato, forse, sono afflitto da un eccessivo livello di presunzione e disinformazione...Perdonatemi!

Tobia Costagliola

Monumento celebrativo di Raffele De Ferrari, duca di Galliera

Pubblichiamo come pervenuta nei gior i scorsi l'interessante notizia trasmessaci da Franco Bampi, presidente della benemerita a Compagna .

A Compagna è venuta a conoscenza che lunedì 19 novembre 2018 verso le ore 10.00 verrà posto sul piedistallo il monumento celebrativo di Raffele De Ferrari, duca di Galliera, nella sua collocazione individuata in fondo a via Corsica, lato mare, vicino alla rotonda.

Si ricorda che l'associazione A Compagna ha da tempo perorato la causa della ricollocazione del monumento di De Ferrari che per lungo tempo è stato lasciato dormiente nel magazzino comunale di Bolzaneto.

Una breve rassegna delle sollecitazioni fatte da me e dalla Compagna è leggibile qui:

http://www.francobampi.it/genova/tutto_bene/statua_rdf/index.htm

Ricordo ancora che per ben quattro anni durante la cerimonia del Confeugo (precisamente negli anni 2009, 2010, 2011, 2013) A Compagna, mio tramite, ha sollecitato la ricollocazione della statua.

A Compagna quindi è davvero contenta che finalmente la statua del Duca di Galliera venga definitivamente rimontata e resa visibile alla cittadinanza e parteciperà con il proprio gonfalone a quest'evento.

Per questo invita i soci e i simpatizzanti a presenziare alla collocazione della statua sul proprio basamento, in attesa della cerimonia ufficiale che il Comune farà in un tempo successivo. A Compagna invita anche i giornalisti ad essere presenti al fatto per poter offrire ai genovesi, e non solo a loro, la cronaca di un evento importante per la cultura della nostra città che rinnova con questo atto la riconoscenza di Genova nei confronti di un suo importante benefattore quale è stato il Duca di Galliera (*da cui prende il nome il molo all'imboccatura di levante del porto di Genova, ndr*)

Franco Bampi

Presidente dell'associazione A Compagna

NEWS DEL PROPELLER CLUB PORT OF GENOA

RIXI :TROPPE DIVISIONI DI CATEGORIA, FACCIAMO SQUADRA

Nella sala Paganini del Bristol Hotel di Via XX Settembre, si è tenuta la relazione del Vice Ministro Edoardo Rixi davanti ad un platea di oltre 100 Soci ed Ospiti.

Il Vice Ministro ha parlato dell'approvazione del "Decreto Genova" in alcuni suoi particolari; decreto che permetterà di far ripartire Genova con la ricostruzione del Ponte Morandi e con la continuazione del terzo valico.

La serata è stata moderata con domande molto particolareggiate da Fabio Pasquarelli, Direttore di Transport/Telenord.

Molti gli interventi: G.E. Duci, M. Giachino, Fabiola Mascardi, P. Oddone, U. Salerno, V. Silvestrini (a lui va il merito dell'organizzazione del meeting).

Le domande hanno spaziato su vari argomenti: terzo valico, la gronda, l'aeroporto, la Belt&Road, il centro competenze delle infrastrutture, l'armamento italiano etc.

Il Vice Ministro Rixi ha più volte ribadito come sia necessario il lavoro di squadra e la pianificazione, dicendosi amareggiato che in Italia ci siano molte divisioni all'interno delle varie associazioni di categoria ed auspicando che nel tempo si possano appianare le varie divergenze.

Un lungo applauso ha salutato il Vice Ministro Rixi al termine della suo intervento, augurandogli buon lavoro e la speranza che possa ritornare presto come Ospite graditissimo.

La Presidente Giorgia Boi ha dato il benvenuto a tre nuovi Soci: Dr. Andrea Bardi e Dr. Danilo Catalano di Cambiaso Riso e l'Avv. Lorenzo Pellerano dello Studio Legale Berlingieri Maresca.

La Presidente ha poi ricordato che il 5 Dicembre p.v. si terrà la serata natalizia, segnate pertanto già questa data nella Vostra agenda!

Marina Tevini

Segretario Generale

The International Propeller Clubs e Propeller Club Port of Genoa

tel/Fax 010591793 - cell 3474396660

propellerclubs@propellerclubs.it - propellergenova@propellerclubs.it

RIFLESSIONI

Il concetto di Verità e il silenzio degli innocenti

Troppi misteri infittiscono la nostra esistenza, la realtà del mondo, buona parte nel mare, la letteratura non riesce a seguirli.

...Forse nemmeno Lei, pur tanto esperta di "mistero," di atmosfere lugubri e fosche, di palazzi diroccati, presenze inquietanti e fantasmi vagabondi aggirantisi un po' qua un po' là, sarebbe stata in grado di tessere trame così intricatamente avvolte di punti interrogativi, di quesiti mai risolti, di storie tuttora coperte dal velo nero dell'omertà, della connivenza. della paura figlia di ricatti e quant'altro, come ci riusciamo noi a mascherare, ad alterare, ad affossare Realtà scottanti come quella del MOBY PRINCE, della tragedia di Ustica, del Ponte Morandi o delle numerose sparizioni del Triangolo delle Bermuda (ad es).

Lei, ANN Radcliffe, che pure nei suoi - The Misteries of Udolpho and The Confessional of Black Penitents,- ci introduce sapientemente e abilmente nei meandri dell'oscuro umano e delle 'segrete' recondite dello spirito in un'Epoca a cavallo tra il 18esimo e il 19esimo secolo nostalgico di un Medio Evo fatto di brutture, soprusi e tradimenti...

Così, ieri, nel seguire "ATLANTIDE",

l'interessante programma sulla 7, mi ritrovo ancora a fare i conti con dubbi mai risolti o dipanati in parte e, comunque, solo a metà, di situazioni che coinvolgono uomini e cose, grandi e piccoli, innocenti o malcapitati in una girandola di folle indifferenza, abusivismo e straripante cupidigia, fonti di tanto Male e orrore che nulla hanno da invidiare ai

L'accordo intende offrire agli allievi degli Istituti Tecnici Superiori (ITS) nuove opportunità formative di alto e qualificato profilo per l'acquisizione di competenze spendibili e nasce dal riconoscimento, da parte del MIUR e Fincantieri, della necessità di nuovi profili professionali a indirizzo tecnico, indispensabili per sostenere la crescita del settore in cui opera il gruppo cantieristico. L'intesa assume particolare importanza in considerazione del fatto che Fincantieri, con i suoi insediamenti, ha una presenza sull'intero territorio nazionale.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

SHIPPING E GEOPOLITICA. LA SPINTA DELLA TECNOLOGIA E IL FRENO DEL PROTEZIONISMO

Quinto Forum The MediTelegraph del 19 novembre 2018, presso Palazzo San Giorgio a Genova

Il Quinto Forum, dedicato a “Shipping e Geopolitica. La spinta della tecnologia e il freno del protezionismo”, svoltosi il 19 novembre a Genova, presso la Sala delle Compere di Palazzo San Giorgio, ha avuto spunti interessanti, polemici e in alcuni casi anche sorprendenti.

Il Forum è stato aperto da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, per l'occasione moderatore della tavola rotonda dedicata a “L'industria del trasporto tra la via della seta e nuova autarchia”, il cui argomento è stato approfondito all'inizio da Mark Lowe, direttore della società di consulenza Monact Risk Assessment Services: egli ha parlato della recente reintroduzione delle sanzioni degli Stati Uniti nei confronti dell'Iran, Paese con cui l'Italia intrattiene storicamente saldi legami commerciali, oggi messi in discussione dalla politica estera di Washington. Oltre alle sanzioni all'Iran, ha descritto i nuovi governi populistici, la crescita demografica, e la guerra dei dazi tra USA e Cina, per cui questi mutamenti geopolitici potrebbero influire in diversa misura sul mercato internazionale dello shipping. Tuttavia, anche se i media dicono che le previsioni saranno catastrofiche, Lowe ha detto che alcune di queste situazioni non saranno previste, dato che gli attori siederanno al tavolo delle trattative e per questo si è dimostrato particolarmente tranquillo.

Invece Augusto Cosulich, amministratore delegato del gruppo Fratelli Cosulich, storicamente una delle teste di ponte tra Italia e Iran, e proprio su quest'ultimo paese si è espresso duramente contro il Governo Conte dato che a suo parere ha «dato scarsissima protezione politica in questa vicenda, e accettando di subire l'effetto delle sanzioni imposte da un altro Paese, cioè gli Stati Uniti». L'imprenditore marittimo sottolinea il fatto che la parziale esenzione di Roma dalle sanzioni «è un contentino dato dagli americani in cambio dell'acquisto degli aerei da guerra F35» e sottolinea la violenza dell'operazione portata avanti dal presidente USA Donald Trump, che in pratica non ha avuto bisogno di sedersi al tavolo con nessuno per mandare a monte le trattative internazionali

raggiunte nel 2015, avendo dalla sua il solo ma minaccioso peso di una ritorsione commerciale da parte della prima potenza globale mondiale.

Sull'Iran ci andrei molto cauto invece, perché il metodo di Trump potrebbe indurre l'Iran stesso a sedersi al tavolo delle trattative, e un passo in tal senso è stato fatto, per cui aspettiamo prima di giudicare. Anche sulla Cina, di cui Cosulich è partner rappresentando da 35 anni la compagnia di navigazione statale COSCO, l'imprenditore sottolinea come quello di Pechino sia l'unico Paese in cui «i ricchi diventano più poveri e i poveri diventano più ricchi, in controtendenza con quello che accade in tutto il resto del mondo. Forse sarebbe il caso di chiedersi se quel modello di comunismo sia così sbagliato rispetto a quello europeo che scende in piazza e sceglie i governi populistici».

Qui non mi trovo totalmente d'accordo e le sue parole mi hanno davvero sorpreso, avrei preferito un Cosulich più neutrale, ma come abbiamo visto egli sta difendendo i propri interessi.

Sorprende l'intervento di Luigi Merlo, ex presidente del Porto di Genova, oggi presidente di Federlogistica, anche se qualche settimana fa ha aveva già espresso posizioni critiche circa l'eventuale presenza dei cinesi nei porti italiani...

Come ben sappiamo, nel nuovo mondo delle barriere ci sono buoni e cattivi, ma in ogni caso le mosse sullo scacchiere sono sempre violente e possono rappresentare opportunità e rischi. Nello shipping, sottolinea Luigi Merlo, c'è un tema che tocca da vicino Genova, e cioè la cessione di conoscenze determinata dall'accordo Fincantieri-CSSC-Carnival: «Pechino – spiega Merlo – annuncia di voler costruire 15-20 navi da crociera l'anno: il pericolo di creare una sovracapacità nel settore delle navi da crociera è evidente, e questo si è determinato perché l'Europa ha permesso un trasferimento di una delle ultime conoscenze, appannaggio del Vecchio Continente alla Cina, con il rischio concreto che questo abbia serie conseguenze sull'industria italiana, compreso il cantiere di Sestri Ponente qui a Genova». Anche Merlo sottolinea la necessità da parte dei governi di trovare un maggiore livello di interlocuzione con le realtà internazionali, sia private che pubbliche: «Il ministero dei Trasporti, a mio avviso, dovrebbe sul fronte delle relazioni internazionali migliorare i suoi rapporti con gli altri dicasteri che toccano questi aspetti: oltre ovviamente al ministero degli Esteri, anche quello dello Sviluppo economico».

Su Merlo ci sarebbe molto da dire. Voglio solo ricordare che quando è stato presidente del Porto di Genova ha fatto poco o nulla, senza contribuire a risolvere il problema delle aree delle riparazioni navali e ad essere sordo alle richieste di Fincantieri... Facile criticare oggi Fincantieri e il governo giallo-verde. Mi domando: cosa ha fatto la parte politica sostenuta da Merlo quando era al governo per la cantieristica nazionale e per i porti?

Il conflitto sui dazi tra Europa e Stati Uniti è anche, come nota Marco Padovan, fondatore dello studio legale Padovan, un'azione di Washington per bloccare l'avanzata della nuova Via della Seta, che per produrre i suoi effetti ha bisogno dell'accordo dei Paesi che deve attraversare: le imprese italiane ed europee si trovano così divise, a dover scegliere tra due polarità, Cina da una parte e Stati Uniti dall'altra, «propendendo quasi sempre per questi ultimi».

Il petrolio come strumento di minaccia e controllo del mercato da parte di Stati Uniti e Arabia Saudita, una Russia che fa i suoi interessi le cui sanzioni hanno comportato difficoltà per l'import/export e la collaborazione delle imprese straniere (italiane in testa), il Brasile primo esportatore di carne halal che come prima mossa diplomatica del nuovo governo annuncia lo spostamento dell'ambasciata in Israele da Tel Aviv a Gerusalemme, l'ombra della guerra dei dazi e la sostanziale incapacità dell'Europa di toccare palla su questi temi. In un contesto così avverso, spiega Cesare d'Amico, numero uno dell'omonimo gruppo armatoriale, una delle più grandi compagnie italiane ed europee, il motivo di maggiore destabilizzazione non è tanto la politica daziaria, perché la merce trova sempre la sua strada, quanto l'incertezza finanziaria, che può seriamente minare gli investimenti delle aziende del settore, sempre pesanti e sul lungo termine. Su questo punto mi trovo perfettamente d'accordo, perché il mercato trova sempre sbocchi commerciali, mentre l'incertezza finanziaria pesa molto sulla solidità aziendale, dato che l'azienda stessa potrebbe non essere in grado di fare investimenti a breve e a lunga scadenza.

Bartolomeo Giachino, presidente della Saimare e ideatore della manifestazione Sì Tav di Torino, ha ricordato che proprio quella discesa in piazza, «un po' presa sottogamba a Genova, è in realtà importante anche per la città: perché un governo forte, alla luce di quei numeri (30mila in corteo, 71mila firme fino a domenica 18 novembre 2018) è in grado di prendere qualunque decisione per le infrastrutture». Non credo che a Genova sia stata presa sottogamba, mi chiedo solo se la Torino-Lione è davvero utile come il Terzo Valico oppure no.

Sul fronte portuale, dice Francesco Mariani, segretario generale di Assoport, l'Italia si trova nella sostanza schiacciata tra «due padroni», i grandi player e investitori internazionali, con una grande contraddizione: la presenza sul mercato di soggetti sempre più globali e il carattere invece fortemente nazionale della politica, che però non può lasciare sola i porti a dialogare «con questi due enormi mastodonti».

Stefano Briata

○*○*○*○*○*○*○

Diritti umani inalienabili, dalla pesca al lavoro sul mare
Cardinale Peter K.A. Turkson

Messaggio per la Giornata Mondiale della Pesca

La Giornata Mondiale della Pesca fu istituita a Nuova Delhi, in India, il 21 novembre 1997, quando per la prima volta rappresentanti di pescatori artigianali e tradizionali e di lavoratori del settore ittico di 32 Paesi si riunirono per dare vita ad una loro organizzazione internazionale e si impegnarono a sostenere politiche e pratiche di pesca sostenibili a livello mondiale, e la giustizia sociale.

Per rendersi conto dell'importanza di celebrare la Giornata Mondiale della Pesca basti considerare i dati presentati dalla FAO nel 2016, che indicano che, a quella data, lavoravano (a tempo pieno, parziale o occasionale) nella pesca e nell'acquacoltura 59.6 milioni di persone, di cui quasi il 14% erano donne. La grande maggioranza della popolazione impegnata in questi settori proveniva da Asia (85%), seguita da Africa, America Latina e Caraibi, fornendo circa 171 milioni di tonnellate di pesce al mercato mondiale e generando un valore di prima vendita di produzione stimato in 320 miliardi di dollari. Le catene globali di valore del pesce, che includono la produzione, la lavorazione, la distribuzione e il commercio del prodotto, forniscono mezzi di sostentamento per circa 820 milioni di persone. Il consumo di pesce provvede all'incirca al 20% delle proteine animali di quasi 3,2 miliardi di persone.

Tuttavia, in queste cifre significative, che rivelano l'importanza e il contributo dei settori della pesca alla sicurezza alimentare, alla crescita economica e alla riduzione della povertà, si celano innumerevoli e persistenti problemi. Ai primi posti della lista, oltre agli abusi fisici e verbali, troviamo lo sfruttamento massiccio dei pescatori, che include numerosi casi di lavoro forzato, il traffico di esseri umani e la scomparsa in mare. Possiamo osservare un collegamento diretto tra tutti questi abusi e l'uso di bandiere di comodo, la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (IUU), e il crimine transnazionale. Inoltre non dobbiamo dimenticare la sfida relativa alla sostenibilità degli stock marini, l'inquinamento e altri problemi ambientali.

In questa realtà inquietante e dolorosa, i lavoratori della pesca chiedono aiuto e noi, come Chiesa, non possiamo chiudere le orecchie, non possiamo restare in silenzio.

In occasione del 70° anniversario della Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo (D.U.D.U.), desideriamo riaffermare l'Articolo 4 secondo cui "Nessun individuo potrà essere tenuto in stato di schiavitù o di servitù; la schiavitù e la tratta degli schiavi saranno proibite sotto qualsiasi forma" e ricordare l'Articolo 23:

1. Ogni individuo ha diritto al lavoro, alla libera scelta dell'impiego, a giuste e soddisfacenti condizioni di lavoro ed alla protezione contro la disoccupazione.
2. Ogni individuo, senza discriminazione, ha diritto ad eguale retribuzione per eguale lavoro.
3. Ogni individuo che lavora ha diritto ad una remunerazione equa e soddisfacente che assicuri a lui stesso e alla sua famiglia una esistenza conforme alla dignità umana ed integrata, se necessario, da altri mezzi di protezione sociale.

4. Ogni individuo ha diritto di fondare dei sindacati e di aderirvi per la difesa dei propri interessi.

Questi diritti lavorativi fondamentali sono diritti umani e devono essere altresì i diritti dei pescatori!

Consci delle numerose problematiche presenti nel mondo della pesca, i Paesi membri delle agenzie specializzate delle Nazioni Unite hanno adottato e approvato diversi strumenti internazionali che, se ratificati e messi in atto da tutti gli Stati, potrebbero cambiare radicalmente la vita dei lavoratori della pesca e delle loro famiglie e lo stato ambientale delle risorse ittiche.

L'industria della pesca, considerata da molti come principale responsabile delle difficili condizioni di lavoro e di vita dei pescatori, è impegnata a trovare una soluzione a questi problemi attraverso la certificazione dei prodotti della pesca, mentre la società civile e i consumatori invitano i rivenditori ad esercitare una maggiore responsabilità nelle loro attività e ad esercitare la dovuta diligenza lungo l'intera catena di approvvigionamento.

Tuttavia, dalla lettura delle informazioni riportate dai mass media sulla questione e, soprattutto, dall'ascolto delle strazianti storie raccolte dai cappellani e dai volontari dell'Apostolato del Mare in tutto il mondo, sembra che questi sforzi non siano sufficienti in quanto il numero dei Governi che hanno ratificato gli strumenti internazionali è ancora piuttosto esiguo e in alcuni luoghi l'industria della pesca continua ancora a piegarsi alla politica della ricerca del profitto.

Come Chiesa, vogliamo ricordare l'esortazione di Papa Francesco a porre la persona prima del profitto: "... Dietro ogni attività c'è una persona. [...] L'attuale centralità dell'attività finanziaria rispetto all'economia reale non è casuale: dietro a ciò c'è la scelta di qualcuno che pensa, sbagliando, che i soldi si fanno con i soldi. I soldi, quelli veri, si fanno con il lavoro. È il lavoro che conferisce la dignità all'uomo non il denaro".

Mentre celebriamo la Giornata Mondiale della Pesca, e ci auguriamo di sensibilizzare sempre più sulla situazione dei pescatori e creare cambiamenti fondamentali nelle loro vite, ci rivolgiamo alle agenzie internazionali affinché uniscano gli sforzi lasciando da parte le differenze, l'antagonismo e la rivalità al fine di sviluppare una tabella di marcia verso una diffusa ratifica e attuazione degli strumenti internazionali. Questa cooperazione dovrebbe essere perseguita a livello mondiale, regionale, nazionale e locale e garantire il coinvolgimento della società civile, dell'industria e dei venditori, delle ONG, dei sindacati e della Chiesa.

Lavorando assieme, possiamo arrestare il traffico di esseri umani e il lavoro forzato in mare, migliorare le condizioni di lavoro e sicurezza e combattere la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (IUU), nella speranza di creare un settore della pesca sostenibile dal punto di vista sociale, ambientale e commerciale.

Si tratta di una grande sfida, ma è anche l'unica speranza che abbiamo per riaffermare "il rispetto e l'osservanza universale dei diritti umani e delle libertà fondamentali" nell'industria della pesca globale.

Cardinale Peter K.A. Turkson

Prefetto

o*o*o*o*o*o*o*o*o*o

L'INTERVENTO

di Stefano Briata

PONTE MORANDI, INFRASTRUTTURE E PORTI, tanti problemi politici non solo economici

Su DL News n. 35 l'interessante disamina dell'amico Tobia Costagliola su Ponte Morandi, infrastrutture e Porti mi ha fatto capire e riflettere su molti punti che sono ancora aperti e altri apparentemente chiusi che condivido e altri no.

Vediamoli.

Settembre è passato, ottobre pure, ma io non mi preoccuperei più di tanto se le infrastrutture si faranno o meno. Problema è capire se alcune sono davvero utili oppure no. Premetto che sono favorevole alla TAV-TAC ferroviaria, ma sono perplesso su alcune tratte in progetto e cantierabili, altre ancora già cantierate (tipo Torino-Lione) per cui a questo punto è giusto andare avanti nella sua costruzione. Ma il problema non è economico ma politico, di cui qui non parlo, per il momento. Se il nostro Paese non cresce non è solo colpa della nostra classe politica, ma si trova ostaggio dei poteri forti che sono l'alta burocrazia e la magistratura; tuttavia, è anche ostaggio dell'UE, molto ostile nei confronti delle nostre capacità creative, dato che lo stesso organismo internazionale è praticamente guidato dalle banche e dall'alta finanza che hanno sostituito i nostri governi e parlamenti.

Su Ponte Morandi i genovesi e i liguri hanno fiducia in Toti e Bucci, rispettivamente Presidente della Giunta regionale della Liguria e Sindaco di Genova. Meno fiducia hanno nei confronti del Parlamento e governo a Roma. Questo lo dico perché noi liguri, sin dai tempi della gloriosa Repubblica Marinara, abbiamo sempre pensato al sodo, agendo senza perdere tempo, con norme giuste e chiare.

L'opposizione spunta tra le macerie

La situazione presente a Genova in merito a Ponte Morandi è diversa da quella che viene descritta sui giornali nazionali e locali.

Sin dall'inizio Regione e Comune hanno subito fornito assistenza logistica ed economica agli sfollati residenti nell'area rossa del ponte senza perdere tempo. Purtroppo alcuni di questi si sono costituiti in comitati politicizzati dato che

dietro c'è la manina di un partito e di un sindacato, di cui non voglio fare nomi, ma che hanno distrutto la città e la regione nel giro di 40 anni mentre erano alla guida degli enti locali.

Tanto per chiarire, Comune e Regione hanno concesso finanziamenti agli sfollati per l'acquisto di mobili e complementi d'arredo primari, e tutti quanti sono stati sistemati negli alloggi di ARTE (ex IACP) vuoti, liberi, costruiti di recente. Per cui la polemica fatta dai giornali su presunta assenza di assistenza da parte di Comune e Regione è totalmente fuori luogo. Altra cosa non veritiera era il presunto rifiuto da parte delle autorità nel dare la possibilità agli sfollati di poter almeno recuperare i beni personali; questo è stato reso possibile quando le autorità di vigilanza (Vigili del Fuoco e Protezione Civile) avevano messo a punto il piano in modo da non fare correre rischi inutili a residenti e addetti alla vigilanza, e quando i sensori che controllano i movimenti del ponte erano stati messi a punto. Non dimentichiamo che il viadotto corre sopra le case ed edifici commerciali e industriali. Tutte queste notizie le ho avute direttamente dai responsabili in Comune e Regione.

Concludendo su Ponte Morandi, il Ministro delle Infrastrutture Toninelli, dopo aver negato ciò per settimane, in occasione della sua visita nel Tigullio a seguito della tremenda mareggiata del 29 ottobre, ha elogiato l'organizzazione del Comune di Genova e di Regione Liguria per l'assistenza post-crollo ponte Morandi, aggiungendo che dovrebbe essere presa a modello. Infine, mentre scrivo questo pezzo, il partito attualmente all'opposizione, che ha (mal)governato la città per 40 anni, si è permesso di organizzare il convegno dedicato a Ponte Morandi su ricostruzione, sfollati e prospettive future (non aggiungo altro sennò mi arrabbio troppo).

Gli strumenti del Sindaco e di Presidente di Regione sono limitati, per cui se ci fossero leggi adatte allo scopo, avrebbero già avviato la demolizione e ricostruzione del ponte, ma purtroppo dobbiamo attendere il via libera da Roma ostacolato anche dall'ostruzionismo da parte dell'opposizione, direi non responsabile in questo momento particolare (*e dall'iter giudiziario, ndr*)

Per quanto riguarda le infrastrutture, il crollo di Ponte Morandi non solo ha dimostrato la fragilità di alcune di esse, ma ha dato conferma di come dal 1992 a oggi, in nome dell'UE e dell'euro, i governi passati (da Amato a Gentiloni) hanno smantellato progressivamente gli organi di controllo del Ministero delle Infrastrutture (in precedenza affidato a quello dei Lavori Pubblici) preposti al controllo sulla sicurezza e loro stato di conservazione. Molto grave è stato quello di avere costituito varie autorità: telecomunicazioni, energia, privacy, ma non quello altrettanto importante sulla vigilanza delle infrastrutture del nostro Paese. È notizia degli ultimi giorni la class action (giustificatissima) che vuole fare Spediporto nei confronti di Autostrade per l'Italia e del Ministero delle Infrastrutture.

In merito alla riforma dei porti fatta decollare dall'ex ministro Delrio ci sono tante cose che non mi convincono. Certamente il superamento della logica dell'autorità portuale intesa come struttura amministrativa per lo più coincidente con una singola struttura portuale, sostituita dalle Autorità di

Sistema Portuale (AdSP) ha portato effetti positivi sulla riduzione del numero delle stesse strutture, ma ha portato, a mio avviso, delle contraddizioni che non coincidono con il campanilismo, ma con la logica commerciale e i legami storici e logistici di alcuni porti: vedi La Spezia per esempio. La riduzione da 57 a 15 autorità è un bel numero, senza ombra di dubbio, e meno male che viene aggiunta la 16[^], quella dello Stretto di Messina, alla quale faranno capo i porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Il punto che mi lascia davvero perplesso è quello relativo all'autonomia finanziaria dei porti; trovo sbagliatissimo che le tasse portuali vadano tutte a Roma e poi forse, dico forse, ritornano in loco; piuttosto, sarebbe giusto che rimanessero in loco, in modo che le Autorità Portuali possano subito utilizzare il gettito fiscale per investimenti in infrastrutture, viabilità, servizi e altro connessi con le attività portuali. Infine, sono nettamente contrario alla privatizzazione dei porti, perché c'è il rischio che finiscano i mani sbagliate, tipo cinesi o altri Stati che non rispettano le regole basilari dell'economia di mercato.

Stefano Briata

○*○*○*○*○

MONDO CANE

VENEZUELA UN LAGER A CIELO APERTO , MA IN ITALIA NON SE NE PARLA, GIORNALONI E OPERATORI DELLA COMUNICAZIONE FANNO FINTA DI NON SAPERE, E LA CHIESA...

Il Venezuela, sotto Chavez e adesso sotto Maduro, è ormai “un lager a cielo aperto”. Un'affermazione forte, fatta dall'avvocato Tamara Suju, venezuelana naturalizzata spagnola, specializzata in diritti umani. All'Oas, Organizzazione degli Stati Americani, ha denunciato centinaia di casi di tortura. E soprattutto l'uso della fame usata come arma, come strumento di repressione e di controllo politico e sociale dal regime di Maduro. Dal 2016, sta lavorando per portare il presidente autocrate a cospetto del Tribunale Penale Internazionale. Intervistata dalla Nuova Bussola Quotidiana, Tamara Suju ci parla degli orrori del regime, degli errori delle democrazie, della persecuzione subita dalla Chiesa e di una presa di coscienza necessaria.

○*○*○*○*○*○*○

GIORNATE NAZIONALI DI SALDATURA

Se "la competenza è una conquista" le GNS rappresentano un'opportunità rilevante di crescita

Genova- L'organizzazione della 10°edizione delle "Giornate Nazionali di Saldatura", in programma a Genova nei giorni 30 e 31 Maggio 2019, è in pieno svolgimento!

GNS 10 è l'evento atteso e ormai considerato dagli addetti ai lavori come principale manifestazione tecnico - scientifica in Italia nel suo settore e tra le più rilevanti a livello internazionale.

L'appuntamento offre un significativo momento di aggiornamento professionale rivolto a tutti coloro che operano nei diversi ambiti legati alla saldatura e alle tecniche affini: progettisti, coordinatori ed Ispettori di saldatura, tecnici ed utilizzatori di impianti e strutture saldate, responsabili di produzione, ricercatori ed esperti nel campo delle giunzioni saldate.

www.iis.it

L'OPINIONE

Alcune possibili cause di sinistri sulle navi traghetto.

Le problematiche connesse alle operazioni di carico delle merci e al loro idoneo stivaggio, con lo scopo di prevenire sinistri e situazioni di pericolo per le vite umane, vanno acquisendo sempre maggiore rilievo nell'ambito del trasporto marittimo, grazie soprattutto ad una crescente attenzione ai temi della sicurezza. la lunga lista d'incidenti che nel corso degli anni ha interessato questa tipologia di naviglio (traghetto), ha indotto diversi esperti del settore a pronunciarsi sull'argomento.

In particolare, un autorevole studioso della materia trasportistica, il prof. Sergio Bologna, profondo conoscitore delle dinamiche legate al mondo dello shipping, sostiene che una cattiva gestione di queste imbarcazioni unitamente

all'inosservanza di alcune regole nello svolgimento delle operazioni portuali, potrebbe generare una situazione di potenziale pericolo.

inoltre in questo settore si incrociano due microcosmi lavorativi scarsamente propensi al corretto rispetto di certe prassi: quello dell'autotrasporto e quello marittimo-portuale.

Occorre segnalare che i traghetti su cui vengono trasportati sia passeggeri che merci (ro-pax), o anche solo merci (ro/ro), contengono sempre al loro interno la presenza di veicoli.

Secondo il prof. Bologna, gli incidenti più ricorrenti si verificherebbero quando questi veicoli, soprattutto quelli pesanti come i camion, non venendo adeguatamente "rizzati" (affrancati con le rizzate) al pavimento della stiva, in caso di condizioni marine avverse, spostandosi, determinerebbero il rovesciamento della nave.

Altre motivazioni potrebbero risiedere nella difettosa chiusura del portellone del traghetto o nella fittizia dichiarazione sul tipo di materiale trasportato sui rotabili (es. merce pericolosa dichiarata come normale).

Nella prima circostanza, la nave imbarcando acqua potrebbe affondare, nella seconda ipotesi, la merce pericolosa, come nel caso delle sostanze infiammabili, falsamente dichiarata, potrebbe provocare incendi ed esplosioni.

Risulta quindi evidente come in presenza di tali rischi, si renda altresì necessaria una scrupolosa e puntuale differenziazione di compiti tra lavoratori marittimi e operatori portuali, secondo quelle che sono appunto le rispettive competenze e professionalità'.

Tuttavia al riguardo esistono pareri discordanti.

Da tempo infatti, in Italia e in Europa, molte compagnie di navigazione si ostinano ad operare in regime di "autoproduzione", avvalendosi cioè della possibilità' (in alcuni casi legittima), di non impiegare mano d'opera portuale sostituendola con il personale di bordo, con il palese intento di risparmiare sui relativi costi portuali.

Alcuni osservatori intravedono però nell'utilizzo di questa pratica un pericoloso deterrente per il fattore sicurezza, asserendo che una delle cause principali della maggior parte dei sinistri sarebbe ascrivibile proprio alla deregolamentazione del lavoro.

Le organizzazioni sindacali, ad esempio, affermano che gli equipaggi già numericamente ridotti e sottoposti a stress psico fisico, non possano farsi carico di lavoro aggiuntivo, pertanto ritengono che durante la sosta in porto, debbano occuparsi solo della manutenzione della nave e del controllo dei passeggeri e della merce, affidando alla mano d'opera portuale specializzata, le complesse operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei carichi.

A mio avviso, pur prescindendo dalle diverse posizioni tra le parti, cioè che emerge negativamente e' che, nonostante la grande quantità di norme applicabili in termini di sicurezza dei trasporti in generale, si faccia ancora troppa fatica a svincolarsi da una logica per la quale, gli interessi economici di pochi prevalgono sempre sul diritto alla salute e sicurezza di tanti, in antitesi con quello che invece dovrebbe essere l'indiscutibile primato dell'uomo sul profitto.

Felice Magarelli

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

LE NOTE DI CARLA MANGINI

DA "SPOON RIVER ANTOLOGY" di Edgar Lee Masters (1869-1950) ed. Rizzoli

JACK MCGUIRE

"Se non mi avessero mandato di nascosto nel carcere di Peoria, mi avrebbero linciato./ Ma io me ne tornavo tranquillo a casa, /col mio bicchiere in mano, un po' ubriaco/ quando Logan, il poliziotto, mi fermò/ mi chiamò sporco individuo, mi diede una spinta/ e quando lo mandai al diavolo, mi colpì/ con quel manganello pesante di allora,/ tutto ciò prima che gli sparassi./ Mi avrebbero certamente impiccato, ma/ Kinsey Keene, il mio avvocato, stava tentando di incastrare / il vecchio Thomas Rhodes per il fallimento sospetto della sua banca/ e il giudice era suo amico / e desiderava tenerlo fuori da quella sporca faccenda./ L'avvocato Kinsey si offrì di non interessarsi più di Rhodes / in cambio di una pena di soltanto 14 anni per me./ Si misero d'accordo. Io scontai la pena/ e imparai a leggere e a scrivere."

fine