

05 DL Notizie 2022 da Kingston

**CULTURA E ATTUALITA' DI
TERRA E DI MARE**

www.deciolucano.it

Gas e Nucleare risorse verdi

**Gande solidarietà e vicinanza a tutto il
popolo ucraino in questo momento
terribile di aggressione russa.**

DUE ANNI A PRORA

a cura di Paolo Pugliese

Caro Decio ,

Un numero, ancora una volta, bellissimo!

Non sapevo che van Loon - di cui avevo letto da ragazzo "Le vite" (bellissimo !)- avesse anche scritto una storia della navigazione !

Credo però che il miglior racconto delle condizioni di lavoro dei marittimi si trovi nel fondamentale "Due anni a prora " di Richard Henry Dana jr. . Dana Jr., ragazzo bostoniano di buona famiglia , per un problema di vista interruppe gli studi e si imbarcò nel 1834 per un viaggio commerciale sino in California via capo Horn . In California i marittimi della

spedizione si dedicarono alla concia delle pelli che poi riportarono a Boston due anni dopo con un viaggio inverso. Dana Jr. riprese poi gli studi , si laureò, si specializzò in diritto marittimo e fu uno dei primi avvocati a tutelare i lavoratori marittimi. Morì a Roma dove si trovava per conto del governo USA per negoziare una convenzione internazionale .

Un abbraccio

Avv. Paolo Pugliese

STUDIO PUGLIESE
Via XX settembre 8/16
16121 GENOVA
tel. 010/8391183 - 8391528
fax 010/873678

Caro amico giornalista,

il prossimo lunedì 28 p.v., l'incantevole cornice di Villa Marigola, in Lerici, ospiterà un evento celebrativo del centesimo compleanno dell'Ammiraglio Luigi Romani, decano dei Comandanti generali del corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera. L'evento avrà inizio alle ore 10.30 e sarà presentato dal capo ufficio comunicazione della Guardia Costiera, Capitano di Vascello Cosimo Nicastro, e dal noto giornalista Corrado Ricci.

Oltre a video augurali e interviste speciali, interverranno le autorità militari di vertice presenti, l'avv. Leonardo Paoletti, sindaco di Lerici, e la prof.ssa Eliana Bacchini, presidente dell'Università della Terza età, a testimonianza del profondo e

variegato impegno culturale dell'Ammiraglio Romani sul territorio.

Se gradisci partecipare all'evento, ti aspettiamo lunedì 28 febbraio alle ore 10.15 a Villa Marigola.

T.V. (CP) Alessandra Ventriglia

100 anni di un carissimo amico , un uomo di umanità e di competenza, già comandante generale delle Capitanerie e di porti importanti come Genova. Un musicologo, un uomo di cultura e di insegnamento didattico, che noi abbracceremo con affetto e sentimento. Auguri caro amm. Romani (dl)

UN PORTO CHE NON C'E' ?

E' infatti Depositi chimici e petrolchimici. Il trasferimento della discordia a Genova con pericolo per vicine abitazioni e perdita di posti di lavoro

di Stefano Briata

Domenica 12 luglio 1981, classica giornata di macaja estiva, alle 14.30 un improvviso temporale si abbatte nella parte a

Ponente della città di Genova, dove al porto petroli di Multedo erano ormeggiate cinque petroliere di cui tre a metà scarica e due a fine. La petroliera giapponese Hakuyu Maru aveva terminato la scarica e stava imbarcando acqua di zavorra; alle 14.50 un fulmine colpiva la nave e dopo tre secondi la stessa veniva squarciata da una tremenda esplosione con getto di rottami a grande distanza. Nel contempo si sprigionavano dalla cisterna alte colonne di fiamme e fumo densissimo. I soccorsi furono immediati ed efficaci. A causa dell'esplosione della petroliera giapponese, le case vicine si ritrovano tutte quante con i vetri infranti delle finestre e porte a causa dello spostamento d'aria, a pochi metri di distanza dalle stesse petroliere.

Martedì 12 maggio 1987, presso il complesso petrolchimico della Attilio Carmagnani S.p.A. di Pegli, una violenta esplosione ai serbatoi petroliferi provocò la morte di 4 operai intenti al lavoro di pulizia di essi, le cui cause ancora oggi non sono state del tutto accertate.

A seguito di questi due incidenti, si aprì un vasto, lungo e annoso dibattito in merito al trasferimento di tali depositi. Dopo numerosi rinvii da parte dei precedenti sindaci (dal 1987 al 2021), alla fine del 2021 il sindaco di Genova Marco Bucci ha proposto (forse anche imposto) il trasferimento dei depositi chimico-petroliiferi da Multedo a Sampierdarena presso Ponte Somalia, sempre dentro l'area portuale. A tale ponte c'è il Terminal San Giorgio che fa capo al Gruppo Gavio. Con ciò l'azienda petrolchimica Superba ha presentato presso l'AdSP del Mar Ligure Occidentale una formale istanza per ottenere una porzione di spazi che ora sono affidati al citato Terminal. Oltre alla Superba, è coinvolta nel trasferimento anche la Carmagnani.

L'area dovrebbe essere di 20mila mq. L'annuncio è stato fatto dal Comune di Genova dopo infuocate assemblee pubbliche a

Multedo e a Sampierdarena, con tanto di dirette televisive da parte di Primocanale e Telenord. Il trasferimento è stato deciso perché i depositi di Multedo sono troppo vicini alle case, ma anche a Sampierdarena, a Ponte Somalia, non cambia di molto. C'è un punto da tenere in considerazione: all'interno del programma straordinario di investimenti, approvato dopo il crollo di Ponte Morandi, sono stati stanziati 30 milioni di euro per il trasferimento di Carmagnani e Superba: i soldi devono essere impegnati entro il 2021 altrimenti andranno persi.

Nonostante l'intenzione del sindaco di Genova, esiste un accordo tra privati che prevede la cessione di alcuni spazi, da parte del Terminal San Giorgio, per consentire ai depositi costieri di trasferirsi nel cuore del bacino portuale di Sampierdarena; poi, la Capitaneria di Porto ha espresso delle riserve perché è in vigore il divieto di navigazione di navi cisterna a Ponte Somalia; infatti in porto, secondo l'ordinanza 32 del 2001 della stessa Capitaneria di Porto, «non è consentito l'ormeggio di navi cisterne per la movimentazione di prodotti petroliferi e petrolchimici» eccetto l'area del Porto Petroli. Per Ponte Somalia sono state presentate presso l'Autorità Portuale di Sistema del Mar Ligure Occidentale quattro istanze concorrenti, ma solo una è stata accolta, quella della Superba (tra l'altro compatibile con quella avanzata da Attilio Carmagnani AC S.p.A.), mentre non sono compatibili le altre tre: la prima da Sampierdarena Olii, Saar e Silomar, la seconda da Genoa Metal Terminal e Centro Smistamento Merci, la terza dal Terminal Forest del Gruppo Campostano. Superba SRL (Gruppo Petrolifera Italo-Rumena) ha chiesto l'assegnazione per almeno 50 anni di un'area di 77mila mq presso Ponte Somalia, con adeguamento tecnico funzionale e impegno di mettere a disposizione della Carmagnani, per un periodo di 20 anni, una capacità di stoccaggio pari a quella del

suo attuale deposito. L'istanza presentata da Superba è quella di svolgere nel nuovo deposito l'attività di stoccaggio e movimentazione di prodotti liquidi chimici e petrolchimici. Secondo le stime, i costi complessivi per il nuovo insediamento sono di 87 milioni di euro; una parte della cifra impegnata proviene da risorse pubbliche, per una cifra di 30 milioni di euro, previsto dal Programma Straordinario delle opere inserito all'interno della Legge Genova n. 130/2018 (quella del post-crollo ponte Morandi della A10). L'adeguamento dell'area sarà svolto in due fasi: la prima prevista nel biennio 2023-24 e la seconda nel 2029-30.

Nella forma e nella sostanza, il Comune di Genova non sta risolvendo il problema. La decisione/scelta del sindaco Marco Bucci è stata accolta con soddisfazione da parte degli abitanti di Multedo ma con rabbia da parte di quelli di Sampierdarena, che stanno preparando ricorsi in tribunale e hanno già avviato la raccolta popolare di firme. In sostanza, il problema non si risolve, ma si sposta da un'area all'altra, facendo scontrare tra loro i cittadini delle due delegazioni del comune genovese.

Dopo che il Comune di Genova ha approvato il trasferimento, anche l'Autorità Portuale si è adeguata, con delle riserve però, dando mandato agli uffici di destinare 30 milioni di euro del Programma Straordinario alla ricollocazione dei depositi chimici e di definire gli atti demaniali in accoglimento dell'istanza presentata da Superba, come descritto sopra. La AdSP di Genova-Savona-Vado ha approvato il trasferimento dopo parere favorevole del Comitato Portuale, nonostante quello contrario della Commissione Consultiva in considerazione dell'urgenza e della strategicità dell'intervento e previo respingimento delle istanze proposte e presentate da Steinwg-GMT e CSM e da Silomar, Sampierdarena Olii e Saar Depositi Portuali con la motivazione che la ricollocazione dei

depositi chimici costituisce un obiettivo strategico imprescindibile e connotato da un più rilevante interesse pubblico (vorrei sapere quale), rispetto alle predette soluzioni. Tuttavia, l'accordo tra Comune, AdSP e aziende coinvolte resta subordinato al via libera all'ATF da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

In merito al trasferimento di tali depositi, oltre alle perplessità della Capitaneria di Porto, c'è anche quella di ENAC e del Ministero delle Infrastrutture. Eppure soluzioni migliori ci sono come Calata Oli Minerali e la nuova diga a Genova e a Vado Ligure.

Le proteste dei Comitati sono state dure e forti. Infatti, gli stessi Comitati e le Associazioni, in una nota diffusa, hanno fatto osservazioni <<...di carattere oppositivo e hanno un valore di controproposta, in quanto basate sui principi della cultura dell'urbanistica dei paesaggi (urbani, marini, portuali, industriali, costieri, agrari, ecc.), ma ben fondate su norme nazionali e direttive europee in materia di pianificazione integrata tra porti, città e ambiente e su diritti territoriali sociali ed estetici sanciti dalla nostra Costituzione>>.

Sintetizziamo le seguenti osservazioni firmate dall'Arch. Giovanni Spalla e Andrea Agostini di Lega Ambiente:

- Riteniamo illegittimo e improponibile il procedimento di istanza di Superba, accettato in fretta e furia il 15/12/2021 da un Comitato di gestione, di cui fa parte anche la Capitaneria di Porto, che ha approvato d'ufficio l'Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del regolamento portuale del vigente Piano Regolatore Portuale al fine di permettere l'arrivo di navi chimiche a Ponte Somalia...[...]. Ci sono tutte le ragioni di principio, contenuto e metodo, affinché tale concessione venga respinta dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, cui deve essere sottoposta per vincolo di legge, a meno che non si adotti un escamotage per sottrarlo al giudizio di tale consiglio.**

- Il suddetto trasferimento dei depositi chimici, dal punto di vista dell'uso del suolo e dell'acqua, costituisce un vero e proprio cambiamento di destinazione d'uso, passando da area commerciale e per container ad area per industrie insalubri e a rischio incidenti rilevanti ed emissioni tossiche e nocive, prevedendo un incremento areale e volumetrico, tale che avrebbe richiesto una variante urbanistica generale (e non a stralcio, né ATF del vigente Piano Regolatore del Sistema Portuale – PRSP), se le direttive europee e le norme nazionali in campo ambientale e urbanistico non impedissero che tali depositi chimici vengano localizzati così vicini al centro abitato e dentro agli stessi bacini portuali... [...].

- Trattandosi di un trasferimento di impianti pericolosi per la salute dei cittadini e dei lavoratori, non è giuridicamente, umanamente e culturalmente ammissibile che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Occidentale Ligure possa procedere, intervenendo su parti separate e non integrate in una pianificazione unitaria di porto città e territorio, finalizzata all'interesse pubblico e sociale collettivo. Solo nel caso in cui non si riesca a trovare una loro localizzazione alternativa, sostenibile, sicura e lontana dai centri abitati, cosa secondo noi possibile, non è da escludere l'opzione zero, cioè la chiusura e revoca governativa della licenza della loro attività.

- Ci permettiamo, come metodo di confronto, di prospettare un'opzione zero da contrapporre ad una alternativa localizzativa sostenibile, in forza di due direttive dell'UE. La prima Direttiva 2012/18/UE è quella del Parlamento Europeo e del Consiglio sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connesso con sostanze pericolose (GU L 197 del 24.7.2012, pag. 1), la quale impone agli Stati membri di garantire che la loro politica in materia di pianificazione territoriale tenga conto della necessità di mantenere opportune distanze di sicurezza tra gli stabilimenti insalubri e

a rischio incidenti rilevanti e adottare, per gli stabilimenti preesistenti, misure tecniche complementari per non accrescere i rischi per la salute umana e l'ambiente. [...]. La seconda Direttiva riguarda gli impianti chimici a cui si fa riferimento, che sono in linea di principio disciplinati dalla direttiva 2010/75/UE relativa alle emissioni industriali (GU L 334 del 17.12.2010, pag. 17) e sono quindi subordinati a un'autorizzazione basata sulle migliori tecniche disponibili (Best Available Techniques — BAT), ossia le tecniche mirate a minimizzare le emissioni inquinanti nell'aria, nell'acqua e nel suolo, comprese le emissioni odorigene e sonore, in altre parole i depositi chimici e petroliferi genovesi devono essere collocati alla distanza di sicurezza dai centri abitati (a Rotterdam sono a 5 chilometri) e interrati e isolati nelle banchine, con accessi di alimentazione protetti e non interferenti con le attività di movimentazione portuale. [...].

- Non si può non considerare l'ipotesi di trasferire i suddetti depositi chimici, non a Ponte Somalia, ma su una piattaforma da aggiungere alla nuova diga foranea, una soluzione tra le quattro alternative previste in un primo tempo dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Occidentale Ligure, ora abbandonata. [...].

[...] Questa strada può essere percorsa perché è possibile dimostrare l'incompatibilità della soluzione depositi a Ponte Somalia e il trasporto su gomma che genera inquinamento, con il centro abitato di Sampierdarena, con gli insediamenti portuali contermini, ma anche con l'aeroporto e il suo cono aereo di decollo e atterraggio, rispondendo alle pesanti perplessità dichiarate dal presidente dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) in merito alle scelte operate dalla suddetta Autorità Portuale, non solo per i depositi a Ponte Somalia, ma anche per la geometria della nuova diga, visti gli uni e l'altra come parti avulse dal sistema complessivo

portuale, urbano e metropolitano di Genova, progettati più in funzione delle portacontainer di nuova generazione e più nell'interesse di alcuni terminalisti che a servizio e a beneficio dei cittadini genovesi e del patrimonio sociale e storico della città di Genova.

Possiamo affermare che entrambi i progetti, tanto la nuova diga foranea senza piattaforma e senza verificare l'alternativa piattaforma di Vado, quanto i depositi chimici a Ponte Somalia sono stati sottoposti a un finto dibattito pubblico, circoscritto e settoriale, non sono stati sottoposti allo stesso metodo del confronto tra soluzioni alternative, in quanto per la diga esso è risultato monco e unidirezionale, per i depositi a Ponte Somalia addirittura non c'è nemmeno stato: in entrambi i casi è mancata soprattutto la definizione di un quadro territoriale urbano e portuale ben strutturato, dotato di obiettivi e criteri di compatibilità ambientale e urbanistica tra città, porto e cittadini.

Giovanni Spalla non ha bisogno di presentazioni: è stato per 40 anni docente di urbanistica presso la facoltà di Ingegneria dell'Università di Genova, è l'architetto che ha ristrutturato Palazzo Ducale in occasione delle Colombiane del 1992 come lo vediamo oggi.

Proprio il prof. Arch. Spalla rilancia un progetto da lui proposto nel 2011: <<Fra le case non possono stare, o sulla diga o è nel porto di Vado>>.

Come ha spiegato Spalla, i depositi chimici devono essere spostati sulla nuova diga foranea, unico modo per rispettare le norme che impongono precise distanze dalle case, o trasferirli al porto di Vado Ligure, l'unico conforme alle normative vigenti.

Spalla alla domanda sul perché il progetto dell'Università, elaborato nel 2011, non è stato accolto dagli enti locali e dall'autorità portuale, che al termine di un dibattito pubblico

hanno scelto un altro progetto per rifare la diga, anche se non lo dice in modo chiaro, punta l'indice contro il progetto che ridisegna il fronte mare di Genova: <<Il nostro progetto poteva macchiare un grande affresco>>. È chiaro che ha alluso a quello realizzato da Renzo Piano.

Per ALIS, l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, un'operazione di questo genere non è accettabile. Il vice-presidente Marcello Di Caterina critica la scelta del Comune di Genova su Ponte Somalia, dato che l'area è del Terminal San Giorgio, adibita alle operazioni di sbarco e imbarco dei traghetti, come ha spiegato: <<Abbiamo appreso la preoccupante notizia relativa allo spostamento nel Porto di Genova, in pieno centro città, disposto dal commissario straordinario Bucci (di ricostruzione viadotto A10, ndr), delle attività di stoccaggio e movimentazione di prodotti chimici e petrolchimici. Una simile operazione è per noi inaccettabile, in quanto comporterebbe seri rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori e cittadini, oltre ad impattare notevolmente sul livello di efficienza e puntualità dei traffici merci e sull'intero indotto per il Porto di Genova>>.

Aggiunge Di Caterina: <<Sotto il profilo della sicurezza, nelle immediate vicinanze di tali depositi, dove verosimilmente transiteranno i camion in entrata e in uscita, i rischi sono molto elevati anche considerando l'alto tasso di infiammabilità dei prodotti petrolchimici. Inoltre, dal punto di vista dei traffici merci attraverso le Autostrade del Mare, i soci ALIS operanti nel trasporto terrestre e marittimo effettuano dal Porto di Genova importanti servizi Ro-Ro di linea, aventi destinazione Sicilia, Sardegna e Malta, arrivando a un numero medio di 12 toccate settimanali presso il Terminal San Giorgio, per un totale di circa 620 ormeggi annui e riportando un aumento di circa il 10% dei traffici relativi ai primi 10 mesi del 2021 rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente>>.

Inoltre per Di Caterina <<Risulta evidente che l'eventuale perdita di disponibilità di tali ampi spazi per la raccolta delle merci destinate all'imbarco e sbarco nonché alle soste, non permetterebbe alle nostre aziende associate di autotrasporto di mantenere la stessa operatività e gli stessi volumi movimentati sinora, che equivalgono a circa 150mila rotabile e circa 50mila auto all'anno e causerebbe di conseguenza perdite significative di traffico per tutto il Porto di Genova, così come riduzioni notevoli sul numero di avviamenti di personale nonché rischi elevati di perdite di posti lavoro e notevoli congestioni e colli di bottiglia>>.

Conclude Di Caterina che <<c'è il serio e concreto rischio che Genova si trasformi in un'altra Beirut dove nel 2020 avvenne proprio all'interno del porto un violento incendio in un magazzino di prodotti esplosivi [...] e chiediamo pertanto un immediato confronto con il commissario straordinario Bucci, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per non autorizzare operazioni dannose per la sicurezza e per l'intero sistema portuale>>.sepolto nel cimitero acattolico o degli inglesi di Roma , vicino alla Piramide Cestia.

Un abbraccio

Stefano Briata



RELAZIONE ANNUALE

La nostra Stella Maris ogni anno ci fornisce dati e statistiche di uomini di mare naviganti, La STELLA è condotta nel nome di Apostolato Maris a Genova dal diacono Massimo Franzi che si circonda di volontari, di ships visitors che giovani e anziani sono attratti dalle navi di ogni bandiera, pronti a dare una mano ai marittimi , a farli sentire meno soli.



LETTERA DEL PRESIDENTE DEL COMITATO



Come ogni anno in questo periodo viene convocata l'Assemblea annuale del Comitato per l'approvazione del bilancio consuntivo, ed è un momento importante della vita associativa, anche se può sembrare un mero atto formale, perché è un'occasione per fare il punto delle attività e del cammino fatto e da farsi e discutere insieme eventuali nodi critici e darci prospettive nuove e diverse. I risultati che oggi possiamo mostrare e che mi sembrano positivi sotto tutti gli aspetti, sono il frutto di una lunga attività della struttura associativa, fatta di lavoro volontario, ma anche di una

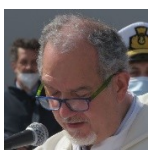
struttura di relazioni umane fra gli associati, i volontari e gli operatori del mondo marittimo.

Come noto lo scopo primario del Comitato è promuovere la cultura del Welfare marittimo favorendo la diffusione della conoscenza delle buone pratiche già esistenti e dei loro attori ed incoraggiando l'incontro fra il mondo marittimo e le parti interessate, unitamente alla promozione di iniziative volte a individuare e soddisfare i bisogni dei marittimi, in particolare tramite il braccio operativo costituito dall'Associazione Stella Maris Onlus.

Nel corso del 2020 i conferimenti del Comitato all'Associazione Stella Maris per complessivi € 15.700 hanno riguardato:

1. il contributo del Comitato Nazionale quale Co-finanziamento del progetto riguardante il miglioramento dello Seamen's Club VTE di Genova Prà;
2. il ricavato della serata benefica volti a finanziare il "Progetto Giovani" che si rivolge agli studenti o ex studenti in particolar modo dell'istituto Nautico San Giorgio. Il progetto prevede un percorso di formazione professionale per l'inserimento nel mondo marittimo portuale e nel welfare marittimo, con un impegno nell'apprendimento a stretto contatto con i marittimi e con l'attività a bordo delle navi. In particolare è previsto un supporto ai volontari nelle visite a bordo e nel garantire l'apertura del Seamen's club;
3. il contributo alle attività a sostegno dell'assistenza ai marittimi nel Porto di Genova svolta nel corso del 2019 per il mantenimento delle strutture a terra e un contributo spese generali.

LETTERA DEL PRESIDENTE **DELL'ASSOCIAZIONE STELLA MARIS**



Carissimi Amici; è passato un altro anno di Apostolato del Mare ricco di tanti doni e speranze. Ringrazio ancora una volta tutti i volontari, gli amici, i benefattori, le istituzioni, le compagnie, le società e tutti quelli che a vario titolo hanno reso possibile la vita dell'Associazione. Nel corso dell'anno 2020, la Stella Maris di Genova ha proseguito (compatibilmente con la pandemia) le attività di accoglienza ed assistenza ai marittimi. Nel 2020 abbiamo visitato 1292 Navi con 27.871 marittimi imbarcati e contattati (tenendo conto che siamo rimasti fermi a causa delle restrizioni per più di 2 mesi).

Nota sui dati statistici delle visite a bordo delle navi

I dati che riportiamo sono relativi alle navi visitate ed analizzate ai fini statistici: numero di navi, marittimi imbarcati e loro nazionalità: 846 navi a Genova, 312 VTE, 134 Multedo per un totale di 1296 navi e 27871 marittimi imbarcati. Di queste navi

abbiamo riportato quelle con equipaggio di unica nazionalità che assommano a 390 navi pari al 30,19% del totale; con due nazionalità: 264 navi pari al 20,43% .Le navi con una e due nazionalità rappresentano il 50,62% delle navi visitate e analizzate (49,84% nel 2019) e quelle con tre o più nazionalità ammontano a un sempre significativo 49,38% (50,16% nel 2019) con tutte le problematiche ambientali e sociali di avere equipaggi di differente lingua, cultura e tradizioni alimentari. Queste diversità possono accrescere il disagio dei marittimi a bordo e rappresentare un rischio in caso di grave incidente della nave dove la pronta comprensione della lingua ufficiale di bordo (inglese) è determinante per impartire o eseguire un ordine, per la propria ed altrui incolumità e per la salvezza della stessa nave.

Riferendoci sempre alle 1292 navi analizzate, la nazionalità più diffusa è quella Filippina con 7239 marittimi pari al 25,97% del totale (10296 e 30,64% nel 2019). Al secondo posto segue l'Italia con 5959 marittimi 21,38%, (4648 e 13,83% nel 2019), terza India con 2634 marittimi (4426 nel 2019), segue Ucraina 2211, Turchia 1428, Cina (PRC-Taiwan) 1310, Russia 1107, Romania 891 e così via come da tabella che riporta per confronto il numero dei marittimi rilevati nel 2019. Nella voce altri Paesi Asiatici (681 marittimi contro 1030 del 2019) sono raccolte le nazionalità Pakistan, Myanmar, Sri Lanka, Bangladesh, Thailandia, Malesia, Indonesia. Alla voce altri Paesi Europei (2549 marittimi contro 3966 del 2019) abbiamo una miscellanea di nazionalità: Slovenia, Croazia, Montenegro, Albania, Grecia, Bulgaria, Belgio, Spagna, Danimarca, ecc. La voce Paesi Mediterranei non europei comprende i marittimi di Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Israele, Libano e Siria. Alla voce Africa abbiamo registrato marittimi delle nazionalità africane non mediterranee: Togo, Benin, Nigeria, Capo Verde, Tanzania, Etiopia, Eritrea, Sud Africa. Abbiamo poi : Americhe: Perù, Cile, US, Oceania Australia, Isole Kiribati.

Nel periodo di Natale sono stati consegnati ai marittimi sulle Navi 2500 Calendari 1000 pacchi Natalizi (confezionati tra l'altro con i cappellini e sciarpe di lana fatti a mano arrivati da tutta la diocesi) 5000 mascherine monouso 500 flaconi di detergenti igienizzanti 100 SIM CARD internazionali per telefonare alle famiglie.

La Stella Maris al tempo del Covid-19

Abbiamo dovuto interrompere le nostre attività intorno ai primi di marzo per salvaguardare i nostri volontari e i marittimi, ma il cuore e l'entusiasmo per la nostra missione non si sono mai fermati. Abbiamo dovuto trasformare e ristudiare il nostro servizio muovendoci anche attraverso altri canali per rimanere al fianco dei marittimi. Con l'iniziare del dilagare della pandemia c'è stato un caso di positività al covid-19 a bordo della M/N Rhapsody e la nave venne messa in quarantena nel porto di Genova. Ci siamo subito mobilitati comunicando ai marittimi, attraverso una lettera, la nostra vicinanza in quel momento difficile. La lettera è stata molto gradita dall'equipaggio al punto che, attraverso la compagnia, è stata inviata a tutte le navi della flotta. Abbiamo così pensato di scrivere una lettera ai marittimi di tutte le Navi ferme nel porto di Genova e a quelle che in quel periodo avevano problemi di attracco nei porti. La lettera è stata inviata a tutti tramite e-mail e diffusa tra gli equipaggi di varie nazionalità, Anche in questo caso è stata molto gradita dagli equipaggi. Durante la Settimana Santa ci siamo attivati confezionando 400 piccoli doni pasquali destinati ai marittimi, ovetti di cioccolato e preghiere, recapitati sulle navi in transito e su quelle ferme in porto a causa del Covid-19 attraverso il Corpo Piloti del porto di Genova. Tra le tante in particolare alla "M/N Splendid" che nel porto di Genova è stata trasformata in Nave Ospedale. La Pasqua è un periodo che "apre" il cuore alla Fede, attraverso le avversità si

deve rimanere saldi, in vista della Resurrezione. Ecco perché non potevamo rimanere lontani dai nostri Fratelli e Sorelle del Mare durante questa lunghissima Via Crucis. Durante il giorno della Santa Pasqua abbiamo organizzato in Capitaneria di Porto una benedizione attraverso il loro canale VHF, un canale di servizio che raggiunge tutte le Navi in Porto, destinata a tutti i marittimi in ascolto, lontani da casa in questo giorno molto particolare per i cristiani. La benedizione è stata impartita dall'Arcivescovo di Genova, il Cardinale Angelo Bagnasco: la voce del pastore della nostra arcidiocesi è giunta a tutti quegli uomini e donne abituatisi alla lontananza dagli affetti, ma provati ulteriormente durante le festività dalle nuove misure anti-covid19. Questo è stato reso possibile alla collaborazione ed all'amicizia con la Capitaneria di porto ed al suo Comandante l'Ammiraglio Nicola Carlone che insieme a tutto il cluster marittimo da sempre ci sostiene. Data l'impossibilità di rimanere fisicamente al fianco dei marittimi, abbiamo implementato la nostra presenza sui social media, presenti su molte piattaforme dove abbiamo registrato un aumento notevole dei contatti, come ad esempio sulla pagina Stella Maris Genoa di Facebook che è attualmente seguita da quasi 3000 persone. È in fase di creazione inoltre un nuovo sito web, multilingue, contenente informazioni necessarie ai marittimi in qualsiasi momento e in qualsiasi parte del mondo. Essendo parte integrante e fondamentale del nostro operato di welfare marittimo il supporto spirituale, abbiamo progettato un opuscolo con una preghiera per la fine del Covid-19, distribuita via e-mail alle navi sono state raggiunte più di 80 navi passeggeri con i rispettivi equipaggi e moltissime navi da carico. La Preghiera è stata accompagnata da una lettera dell'Ammiraglio del porto di Genova. Questa preghiera è stata anche distribuita successivamente direttamente a bordo e consegnata ai marittimi, rispettando ovviamente tutte le misure di sicurezza richieste dalle nuove disposizioni governative. Per rimanere vicino anche ai marittimi

lontani dal porto, in questo particolare momento non potendo scendere a terra ed a volte nemmeno tornare a casa, stiamo creando una mailing list con i contatti delle navi che hanno toccato il porto di Genova nel 2019 / 2020. Si parla solo per il nostro Porto di circa 6000 Navi. Questo per poter inviare loro, quotidianamente, una rassegna di notizie in diverse lingue ed un segno di vicinanza. Da metà maggio 2020 abbiamo ricominciato (con prudenza e rispettando tutte le norme e disposizioni in termini di Coronavirus) a visitare i marittimi in porto per far sentire loro ancora più concretamente la nostra vicinanza ai in questo difficile momento, facendoli sentire “a casa lontani da casa”.

In 100 anni l'Apostolato del Mare ha imparato a conoscere profondamente i marittimi e ci siamo impegnati a tutelare il loro benessere, oltre agli aspetti spirituali non dimentichiamo quelli materiali; abbiamo quindi confezionato singolarmente 5000 mascherine monouso (nel rispetto delle disposizioni igienico-sanitarie) , che abbiamo consegnato ai marittimi a bordo delle navi. Con questo dono i volontari di Stella Maris sono tornati a incontrare i lavoratori del mare che, all'ormeggio in porto, non possono sbarcare. Il lungo periodo di lock down ha limitato fortemente anche l'attività degli “ship visitor” dell'associazione che si prende cura del conforto spirituale e materiale dei marittimi lontani da casa. Ma non ha impedito l'incontro con i marittimi, che grazie ai social e alle videochiamate hanno potuto soddisfare il loro bisogno di parlare e soprattutto di sentirsi ascoltati. Con il graduale allentamento delle restrizioni anti Covid, sono riprese anche le prime visite a bordo, e quindi l'incontro con i marittimi di persona, seppur da dietro la mascherina. E proprio la mascherina è stato il primo dono offerto da Stella Maris al personale imbarcato. Assagenti, infatti ha donato alla Stella Maris genovese 500 mascherine chirurgiche, che i volontari hanno confezionato, insieme a un biglietto, e iniziato a distribuire a bordo,

riaccendendo il sorriso dei marittimi. Le forniture di mascherine stanno continuando (ne sono state acquistate un primo lotto di 4500) , così come il lavoro dei volontari nel confezionarle e distribuirle a bordo. La Pandemia ha evidenziato quanto Il mondo marittimo sia ancora dimenticato a livello globale e quanto non esista una normativa condivisa ed una rete di welfare. Centinaia le navi da crociera in rada, perché i governi non le facevano rimpatriare. Migliaia i marittimi bloccati. Paradossalmente però sia a livello di Chiesa che di Stati, il Covid è stata l'occasione per mettere in luce questo mondo. Molti marittimi hanno sofferto la solitudine (con problemi di stress e sicurezza) , a causa della lontananza forzata nell'impossibilità del ricambio equipaggi. Il lavoro è tanto e le emergenze anche.

Natale 2020 , Pasqua 2021

L'Arcivescovo di Genova Padre Marco si è recato Martedì 22 Dicembre in Capitaneria di Porto di Genova per un augurio ed una Benedizione Natalizia a tutto il mondo Marittimo. Dopo l'accoglienza in Capitaneria da parte dell'Ammiraglio Nicola Carlone Direttore Marittimo e Comandante del Porto di Genova; nella sala operativa insieme a Don Fabio Pagnin Cappellano Militare ed al Diacono Massimo Franzì Assistente Stella Maris si è svolta la cerimonia. Erano collegate con un canale radio VHF della Capitaneria tutti gli equipaggi delle Navi in Porto e lo Shipping Genovese. Dopo aver trasmesso l'estratto dell'angelus del Santo Padre di Domenica 20 Dicembre L' Arcivescovo in visita al Porto di Genova dove Papa Francesco chiedeva di pregare per i Marittimi e per la situazione difficile che stanno attraversando in questo momento di pandemia; Padre Marco ha saluto i Marittimi impartendo la Benedizione Natalizia per loro, per le famiglie, per le navi ed al porto di Genova. (Le preghiere sono state lette in italiano ed in inglese dall'Arcivescovo stesso)

Al termine (via webex) il C.te della MSC Grandiosa, CSLC Stefano Battinelli a nome di tutti i marittimi ha inviato un saluto di ringraziamento e di Augurio.

Navi Passeggeri e Traghetto

Durante la pandemia abbiamo anche intensificato le visite alle Navi passeggeri, in questo difficile momento sanitario ed economico, per una vicinanza concreta all'Equipaggio, ai Comandanti ed alle Compagnie Armatoriali. (Costa – MSC – GNV – Grimaldi Holding - ecc.) L'iniziativa è stata molto gradita ed apprezzata, a tal punto che abbiamo pensato di strutturare e potenziare l'iniziativa.

Con l'avvicinarsi della Santa Pasqua la Stella Maris come ogni anno ha organizzato diverse iniziative per assistere i marittimi, soprattutto in questo momento difficile di pandemia dove non hanno la possibilità di scendere a terra. Come ogni anno abbiamo preparato più di mille pacchetti con regali di Pasqua prontamente confezionati dai più giovani volontari.

In questi giorni i nostri Giovani consegneranno personalmente i regali e gli auguri di Pasqua sulle Navi a tutti i Marittimi.

Quest'anno parte dei regali sono stati fatti in collaborazione con la Grimaldi Holding, e cento regali sono stati confezionati appositamente per gli equipaggi delle due navi Forza e Tenacia e consegnati direttamente ai comandanti delle due unità.

Grazie alla fattiva collaborazione con la Capitaneria di porto, Autorità di Sistema Portuale, Stazioni Marittime ed Agenzia "e Navi", la Stella Maris ha organizzato nel pomeriggio della Domenica delle Palme una S. Messa di Pasqua dedicata ai marittimi.

La celebrazione è stata presieduta da Sua eccellenza Mons. Nicolò Anselmi e si è svolta all'aperto a Ponte dei mille dove come

sfondo c'erano le Navi MSC Grandiosa ed MSC Magnifica dando così la possibilità agli equipaggi delle due navi di seguire la celebrazione dai balconi. Al termine Mons. Anselmi ha impartito la benedizione pasquale alle due Navi presenti ed a tutte le Navi. La celebrazione è stata trasmessa in diretta tramite i canali social raggiungendo così navi e marittimi anche al di fuori del porto di Genova. In particolare hanno seguito la celebrazione la nave MSC Divina, la Costa Fascinosa e la Costa Firenze.

Alla fine della celebrazione dopo lo scambio dei saluti, la Stella Maris ha consegnato al Comandante dell'MSC Magnifica ed al comandante dell'MSC Grandiosa un pensiero pasquale, preparato dai nostri giovani, per tutti i marittimi imbarcati.

Erano presenti oltre ai volontari Stella Maris, il Preside e la Vice Preside dell'istituto Nautico San Giorgio di Genova con una rappresentanza degli studenti, il Presidente e la Direttrice dell'Accademia della Marina Mercantile con una rappresentanza degli studenti, Ufficiali della Capitaneria di Porto Guardia Costiera con il Comandante in 2° in rappresentanza dell'Ammiraglio, rappresentanti di Grandi Navi Veloci, Agenzia Le navi e Stazioni Marittime.

Nella giornata del 4 aprile si è tenuta la Benedizione di Pasqua da parte dell'Arcivescovo Marco Tasca, il quale dopo essere stato accolto dal personale della Capitaneria di porto e dai volontari della Stella Maris, si è recato nella sala operativa della direzione marittima di Genova. Oltre all'Arcivescovo erano presenti il Comandante in seconda Marini della Direzione marittima e il Diacono Franzi Della Stella Maris. Collegati c'erano L'ammiraglio Carlone, i piloti e altri servizi tecnico nautici ed inoltre erano collegate sei navi, tra cui il Costa Mediterranea che si trova a Singapore, la Jolly Cobalto nave bloccata all'ingresso del canale di Suez e l'MSC Magnifica ferma nel porto di Genova.

Molti marittimi hanno seguito la cerimonia trasmessa dal teatro della Nave (come la Costa Venezia a Civitavecchia). La benedizione era rivolta a tutti i marittimi che in questo momento difficile si trovano a bordo delle navi. Alla fine della benedizione sono intervenuti il comandante Maresca Di MSC Magnifica che ha sottolineato quanto questo momento sia difficile per tutti specialmente per il mondo del mare e dopo di lui il comandante Elmetto della Jolly Cobalto che ringraziando tutti per l'iniziativa e ha ricordato i giorni difficili, appena trascorsi, dovuti alla chiusura del canale di Suez. L'ammiraglio Carlone comandante capo del Porto ha ringraziato Padre Marco Tasca per la sua vicinanza al mondo del mare, dei marittimi e del nostro Porto. Istituto "Nautico" San Giorgio video lezioni

Importante e costruttiva è la collaborazione con l'Istituto Nautico. A tal punto che la Stella Maris è stata inserita come materia di studio nell'ambito dell'educazione civica. I nostri ragazzi hanno tenuto video lezioni alle varie classi. Alcuni studenti stanno facendo servizio in Stella Maris. Importante è quindi la formazione di questi ragazzi che saranno i marittimi del futuro. Molti infatti anche dopo il diploma rimangono a fare servizio in Stella Maris , formando il gruppo Giovani (alcuni di loro sono già terzo Ufficiale su importanti compagnie).

I Primi numeri del 2021

Abbiamo tentato di intensificare le visite a bordo (sempre nel rispetto della sicurezza e delle normative) , raggiungendo (nei primi 4 mesi del 2021 – dai 1 gennaio al 30 Aprile) la quota di 803 Navi Visitate (circa 267 al mese) con 25256 Marittimi
Tra cui 46 Navi da Crociera

Abbiamo anche continuato al distribuzione delle mascherine a bordo delle navi , raggiungendo il numero di 15.000 (tutte confezionate una per una dai nostri volontari)

Progetti Work in progress

La targa “Cav. Aldo Grimaldi”, iniziativa promossa nel 2019 dal Comitato di Genova, premio annuale da assegnare ad un operatore del mondo marittimo che abbia tenuto un comportamento o sviluppato delle azioni in favore o risoluzione delle problematiche sociali della gente di Mare. Il riferimento è alle aree contenute nelle MLC2006.

La targa concordata con la Famiglia Grimaldi, viene di solito assegnata all’interno di una serata benefica a favore della Gente di Mare, che si dovrebbe tenere su una nave di Grandi Navi Veloci, navi volute fortemente con intuito di innovazione dal Cav. Aldo Grimaldi.

I premiati sono stati per il 2019 il dott. Umberto Masucci e per il 2020 il com.te Gennaro Arma.

Il Comitato sta promuovendo l’installazione nel Porto di Genova di un sistema di Wi-Fi gratuito che permetta ai marittimi, anche a bordo delle navi all’ormeggio, di comunicare con i propri mezzi di telefonia mobile.

Questo è un requisito necessario in un mondo e per una categoria che vive di comunicazione globale.

Il progetto dovrebbe coprire le stazioni Marittime, i moli commerciali di ponente e l’area di rimessaggio e Bacini, in proposito sono in corso approfondimenti con il coinvolgimento del Comune di Genova e dell’Autorità di Sistema.

Potenziamento delle visite a bordo delle Navi Passeggeri e Traghetti.

Iniziative volte all'assistenza dei marittimi del settore degli Yacht, anche se di piccolo cabotaggio, in apparenza di minore rilevanza ma spesso dimenticato ed in sofferenza.

Potenziamento e strutturazione della mailing list navi per poter far sentire a tutti gli equipaggi, almeno in alcuni momenti dell'anno, la nostra vicinanza e solidarietà.

Massimo Franzì

Procida capitale **della cultura 2022 e** **Patria di** **ultracentenari**

Necrologio di una procidana ” vecchio stampo”

(del Dott. Giacomo Retaggio, “procidano DOC “, storico e scrittore)

E' vero. Si tratta di un annuncio ma lascia trasparire sentimenti, ricordi e segnali di vite e storie tutte isolate. Te lo invio per rendertene partecipe nonostante tu non sia né isolano né procidano, né parente....

Un caro saluto

Tobia

Domani, 23 febbraio 2022, è un mese esatto da che è morta mia zia Nina, l'unica sorella di mio padre. E a chi vuoi che interessi la cosa? A nessuno! C'è un solo particolare che potrebbe richiamare l'attenzione: la morta aveva 102 anni ed era prossima a compierne 103. Era nata nel 1919. Da poco era finita la grande guerra e i fascisti cominciarono a muovere i primi passi. Quanto tempo e quanta storia sono passati! Si può dire che il percorso della vita di certe persone è una sintesi di storia, di avvenimenti belli e brutti, inutili ed interessanti. Ma chissà se mia zia se ne è accorta o meno. Era una donna semplice, una donna di casa di quelle di una volta. Di quelle a cui la vita scivolava addosso e spesso manco se ne accorgevano. I Latini per onorare le donne dicevano : "domi mansit lanam fecit", vale a dire : “rimase a casa filò la lana”. Questo era il massimo elogio che i Romani riservavano ad una donna.

Ma è stata questa la lunga vita di mia zia? Non credo. La sua era una famiglia numerosa: cinque fratelli e lei unica sorella. Già questo le rendeva la vita difficile. Era la" regina della

casa" come la madre, il padre e tutti le dicevano, ma viveva di sicuro una vita di fatica. E anche di preoccupazioni. Basti pensare al tempo in cui mio padre ed altri fratelli erano in guerra e a casa, nell'abitazione di "dietro le corti " non sapevano neanche se erano vivi o morti. Era lei che doveva sostenere il peso della famiglia, sostenere il padre e la madre che invecchiavano nel dolore dei figli lontani.

A vederla sul letto di morte ho avuto un sussulto. Somigliava tantissimo a mio padre: lo stesso viso ovale, le stesse tempie incavate. E somigliava molto anche alla madre, vale a dire a mia nonna Maria. Questa era una bella donna, alta, dall'ovale perfetto del viso, dall'incarnato pallido, dall'aspetto quasi nobile. Tutto il contrario di mio nonno Giacomino che era come me: piccolo, calvo, francamente brutto. Dei figli alcuni, mio padre, zia Nina e zio Torillo, avevano "matrizzato" ed erano belli; altri (ed anche io come nipote) avevano "patrizzato" ed erano francamente bruttarelli.

Questa mia zia, da giovane, aveva una vera e propria venerazione per mia madre che per lei era la cognata anziana a cui rivolgersi per qualsiasi consiglio. E così faceva. Veniva a casa mia, parlava con lei e poi mi caricava sulle braccia e d'estate mi portava a fare il bagno a Ciraccio. Con l'acqua a mezza gamba, attraversava tutta la spiaggia con me in braccio; ho ancora la visione di quei momenti davanti agli occhi. Perfetta donna di casa, aveva un vero e proprio culto per il caffè: a casa sua la macchinetta era sempre pronta , a qualsiasi ora del giorno o della notte.

La morte di questa zia ha rappresentato per me la chiusura definitiva di un capitolo della mia vita; la scomparsa di un mondo che credevo non dovesse finire mai. Ed invece!.....

Cara zia Nina, va tranquilla lungo i sentieri celesti ed ogni tanto guarda verso il basso, a noi che ancora stiamo in questa valle di lacrime, chissà ancora per quanto tempo. Ah,

**dimenticavo di dirvi che questa mia zia lascia il marito,
Sonnino Ruocco, che a luglio prossimo compirà 107 anni. Sì ,
avete capito benissimo: centosette anni!
Procida, 22 febbraio 2022
Giacomino**

Il porto che non c'è?

E' infatti Depositi chimici e petrolchimici. Il trasferimento della discordia a Genova con pericolo per vicine abitazioni e perdita di posti di lavoro

di Stefano Briata

Domenica 12 luglio 1981, classica giornata di macaja estiva, alle 14.30 un improvviso temporale si abbatte nella parte a Ponente della città di Genova, dove al porto petroli di Miltedo erano ormeggiate cinque petroliere di cui tre a metà scarica e due a fine. La petroliera giapponese Hakuyu Maru aveva terminato la scarica e stava imbarcando acqua di zavorra; alle 14.50 un fulmine colpiva la nave e dopo tre secondi la stessa veniva squarciata da una tremenda esplosione con getto di rottami a grande distanza. Nel contempo si sprigionavano dalla cisterna alte colonne di fiamme e fumo densissimo. I soccorsi furono immediati ed efficaci. A causa dell'esplosione della petroliera giapponese, le case vicine si ritrovano tutte quante con i vetri infranti delle finestre e porte a causa dello spostamento d'aria, a pochi metri di distanza dalle stesse petroliere.

Martedì 12 maggio 1987, presso il complesso petrolchimico della Attilio Carmagnani S.p.A. di Pegli, una violenta esplosione ai serbatoi petroliferi provocò la morte di 4 operai

intenti al lavoro di pulitura di essi, le cui cause ancora oggi non sono state del tutto accertate.

A seguito di questi due incidenti, si aprì un vasto, lungo e annoso dibattito in merito al trasferimento di tali depositi. Dopo numerosi rinvii da parte dei precedenti sindaci (dal 1987 al 2021), alla fine del 2021 il sindaco di Genova Marco Bucci ha proposto (forse anche imposto) il trasferimento dei depositi chimico-petroliferi da Multedo a Sampierdarena presso Ponte Somalia, sempre dentro l'area portuale. A tale ponte c'è il Terminal San Giorgio che fa capo al Gruppo Gavio. Con ciò l'azienda petrolchimica Superba ha presentato presso l'AdSP del Mar Ligure Occidentale una formale istanza per ottenere una porzione di spazi che ora sono affidati al citato Terminal. Oltre alla Superba, è coinvolta nel trasferimento anche la Carmagnani.

L'area dovrebbe essere di 20mila mq. L'annuncio è stato fatto dal Comune di Genova dopo infuocate assemblee pubbliche a Multedo e a Sampierdarena, con tanto di dirette televisive da parte di Primocanale e Telenord. Il trasferimento è stato deciso perché i depositi di Multedo sono troppo vicini alle case, ma anche a Sampierdarena, a Ponte Somalia, non cambia di molto. C'è un punto da tenere in considerazione: all'interno del programma straordinario di investimenti, approvato dopo il crollo di Ponte Morandi, sono stati stanziati 30 milioni di euro per il trasferimento di Carmagnani e Superba: i soldi devono essere impegnati entro il 2021 altrimenti andranno persi.

Nonostante l'intenzione del sindaco di Genova, esiste un accordo tra privati che prevede la cessione di alcuni spazi, da parte del Terminal San Giorgio, per consentire ai depositi costieri di trasferirsi nel cuore del bacino portuale di Sampierdarena; poi, la Capitaneria di Porto ha espresso delle riserve perché è in vigore il divieto di navigazione di navi

cisterna a Ponte Somalia; infatti in porto, secondo l'ordinanza 32 del 2001 della stessa Capitaneria di Porto, «non è consentito l'ormeggio di navi cisterne per la movimentazione di prodotti petroliferi e petrolchimici eccetto l'area del Porto Petroli. Per Ponte Somalia sono state presentate presso l'Autorità Portuale di Sistema del Mar Ligure Occidentale quattro istanze concorrenti, ma solo una è stata accolta, quella della Superba (tra l'altro compatibile con quella avanzata da Attilio Carmagnani AC S.p.A.), mentre non sono compatibili le altre tre: la prima da Sampierdarena Olii, Saar e Silomar, la seconda da Genoa Metal Terminal e Centro Smistamento Merci, la terza dal Terminal Forest del Gruppo Campostano. Superba SRL (Gruppo Petrolifera Italo-Rumena) ha chiesto l'assegnazione per almeno 50 anni di un'area di 77mila mq presso Ponte Somalia, con adeguamento tecnico funzionale e impegno di mettere a disposizione della Carmagnani, per un periodo di 20 anni, una capacità di stoccaggio pari a quella del suo attuale deposito. L'istanza presentata da Superba è quella di svolgere nel nuovo deposito l'attività di stoccaggio e movimentazione di prodotti liquidi chimici e petrolchimici. Secondo le stime, i costi complessivi per il nuovo insediamento sono di 87 milioni di euro; una parte della cifra impegnata proviene da risorse pubbliche, per una cifra di 30 milioni di euro, previsto dal Programma Straordinario delle opere inserito all'interno della Legge Genova n. 130/2018 (quella del post-crollo ponte Morandi della A10). L'adeguamento dell'area sarà svolto in due fasi: la prima prevista nel biennio 2023-24 e la seconda nel 2029-30. Nella forma e nella sostanza, il Comune di Genova non sta risolvendo il problema. La decisione/scelta del sindaco Marco Bucci è stata accolta con soddisfazione da parte degli abitanti di Multedo ma con rabbia da parte di quelli di Sampierdarena, che stanno preparando ricorsi in tribunale e

hanno già avviato la raccolta popolare di firme. In sostanza, il problema non si risolve, ma si sposta da un'area all'altra, facendo scontrare tra loro i cittadini delle due delegazioni del comune genovese.

Dopo che il Comune di Genova ha approvato il trasferimento, anche l'Autorità Portuale si è adeguata, con delle riserve però, dando mandato agli uffici di destinare 30 milioni di euro del Programma Straordinario alla ricollocazione dei depositi chimici e di definire gli atti demaniali in accoglimento dell'istanza presentata da Superba, come descritto sopra.

La AdSP di Genova-Savona-Vado ha approvato il trasferimento dopo parere favorevole del Comitato Portuale, nonostante quello contrario della Commissione Consultiva in considerazione dell'urgenza e della strategicità dell'intervento e previo respingimento delle istanze proposte e presentate da Steinwg-GMT e CSM e da Silomar, Sampierdarena Olii e Saar Depositi Portuali con la motivazione che la ricollocazione dei depositi chimici costituisce un obiettivo strategico imprescindibile e connotato da un più rilevante interesse pubblico (vorrei sapere quale), rispetto alle predette soluzioni. Tuttavia, l'accordo tra Comune, AdSP e aziende coinvolte resta subordinato al via libera all'ATF da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

In merito al trasferimento di tali depositi, oltre alle perplessità della Capitaneria di Porto, c'è anche quella di ENAC e del Ministero delle Infrastrutture. Eppure soluzioni migliori ci sono come Calata Oli Minerali e la nuova diga a Genova e a Vado Ligure.

Le proteste dei Comitati sono state dure e forti. Infatti, gli stessi Comitati e le Associazioni, in una nota diffusa, hanno fatto osservazioni <<...di carattere oppositivo e hanno un valore di controproposta, in quanto basate sui principi della cultura dell'urbanistica dei paesaggi (urbani, marini, portuali,

industriali, costieri, agrari, ecc.), ma ben fondate su norme nazionali e direttive europee in materia di pianificazione integrata tra porti, città e ambiente e su diritti territoriali sociali ed estetici sanciti dalla nostra Costituzione>>.

Sintetizziamo le seguenti osservazioni firmate dall'Arch. Giovanni Spalla e Andrea Agostini di Lega Ambiente:

- Riteniamo illegittimo e improponibile il procedimento di istanza di Superba, accettato in fretta e furia il 15/12/2021 da un Comitato di gestione, di cui fa parte anche la Capitaneria di Porto, che ha approvato d'ufficio l'Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del regolamento portuale del vigente Piano Regolatore Portuale al fine di permettere l'arrivo di navi chimiche a Ponte Somalia...[...]. Ci sono tutte le ragioni di principio, contenuto e metodo, affinché tale concessione venga respinta dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, cui deve essere sottoposta per vincolo di legge, a meno che non si adotti un escamotage per sottrarlo al giudizio di tale consiglio.

- Il suddetto trasferimento dei depositi chimici, dal punto di vista dell'uso del suolo e dell'acqua, costituisce un vero e proprio cambiamento di destinazione d'uso, passando da area commerciale e per container ad area per industrie insalubri e a rischio incidenti rilevanti ed emissioni tossiche e nocive, prevedendo un incremento areale e volumetrico, tale che avrebbe richiesto una variante urbanistica generale (e non a stralcio, né ATF del vigente Piano Regolatore del Sistema Portuale – PRSP), se le direttive europee e le norme nazionali in campo ambientale e urbanistico non impedissero che tali depositi chimici vengano localizzati così vicini al centro abitato e dentro agli stessi bacini portuali... [...].

- Trattandosi di un trasferimento di impianti pericolosi per la salute dei cittadini e dei lavoratori, non è giuridicamente, umanamente e culturalmente ammissibile che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Occidentale Ligure possa

procedere, intervenendo su parti separate e non integrate in una pianificazione unitaria di porto città e territorio, finalizzata all'interesse pubblico e sociale collettivo. Solo nel caso in cui non si riesca a trovare una loro localizzazione alternativa, sostenibile, sicura e lontana dai centri abitati, cosa secondo noi possibile, non è da escludere l'opzione zero, cioè la chiusura e revoca governativa della licenza della loro attività.

- Ci permettiamo, come metodo di confronto, di prospettare un'opzione zero da contrapporre ad una alternativa localizzativa sostenibile, in forza di due direttive dell'UE. La prima Direttiva 2012/18/UE è quella del Parlamento Europeo e del Consiglio sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connesso con sostanze pericolose (GU L 197 del 24.7.2012, pag. 1), la quale impone agli Stati membri di garantire che la loro politica in materia di pianificazione territoriale tenga conto della necessità di mantenere opportune distanze di sicurezza tra gli stabilimenti insalubri e a rischio incidenti rilevanti e adottare, per gli stabilimenti preesistenti, misure tecniche complementari per non accrescere i rischi per la salute umana e l'ambiente. [...]. La seconda Direttiva riguarda gli impianti chimici a cui si fa riferimento, che sono in linea di principio disciplinati dalla direttiva 2010/75/UE relativa alle emissioni industriali (GU L 334 del 17.12.2010, pag. 17) e sono quindi subordinati a un'autorizzazione basata sulle migliori tecniche disponibili (Best Available Techniques — BAT), ossia le tecniche mirate a minimizzare le emissioni inquinanti nell'aria, nell'acqua e nel suolo, comprese le emissioni odorigene e sonore, in altre parole i depositi chimici e petroliferi genovesi devono essere collocati alla distanza di sicurezza dai centri abitati (a Rotterdam sono a 5 chilometri) e interrati e isolati nelle banchine, con accessi di alimentazione protetti e non interferenti con le attività di movimentazione portuale. [...].

• Non si può non considerare l'ipotesi di trasferire i suddetti depositi chimici, non a Ponte Somalia, ma su una piattaforma da aggiungere alla nuova diga foranea, una soluzione tra le quattro alternative previste in un primo tempo dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Occidentale Ligure, ora abbandonata. [...].

[...] Questa strada può essere percorsa perché è possibile dimostrare l'incompatibilità della soluzione depositi a Ponte Somalia e il trasporto su gomma che genera inquinamento, con il centro abitato di Sampierdarena, con gli insediamenti portuali contermini, ma anche con l'aeroporto e il suo cono aereo di decollo e atterraggio, rispondendo alle pesanti perplessità dichiarate dal presidente dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) in merito alle scelte operate dalla suddetta Autorità Portuale, non solo per i depositi a Ponte Somalia, ma anche per la geometria della nuova diga, visti gli uni e l'altra come parti avulse dal sistema complessivo portuale, urbano e metropolitano di Genova, progettati più in funzione delle portacontainer di nuova generazione e più nell'interesse di alcuni terminalisti che a servizio e a beneficio dei cittadini genovesi e del patrimonio sociale e storico della città di Genova.

Possiamo affermare che entrambi i progetti, tanto la nuova diga foranea senza piattaforma e senza verificare l'alternativa piattaforma di Vado, quanto i depositi chimici a Ponte Somalia sono stati sottoposti a un finto dibattito pubblico, circoscritto e settoriale, non sono stati sottoposti allo stesso metodo del confronto tra soluzioni alternative, in quanto per la diga esso è risultato monco e unidirezionale, per i depositi a Ponte Somalia addirittura non c'è nemmeno stato: in entrambi i casi è mancata soprattutto la definizione di un quadro territoriale urbano e portuale ben strutturato, dotato di obiettivi e criteri

di compatibilità ambientale e urbanistica tra città, porto e cittadini.

Giovanni Spalla non ha bisogno di presentazioni: è stato per 40 anni docente di urbanistica presso la facoltà di Ingegneria dell'Università di Genova, è l'architetto che ha ristrutturato Palazzo Ducale in occasione delle Colombiane del 1992 come lo vediamo oggi.

Proprio il prof. Arch. Spalla rilancia un progetto da lui proposto nel 2011: <<Fra le case non possono stare, o sulla diga o è nel porto di Vado>>.

Come ha spiegato Spalla, i depositi chimici devono essere spostati sulla nuova diga foranea, unico modo per rispettare le norme che impongono precise distanze dalle case, o trasferirli al porto di Vado Ligure, l'unico conforme alle normative vigenti.

Spalla alla domanda sul perché il progetto dell'Università, elaborato nel 2011, non è stato accolto dagli enti locali e dall'autorità portuale, che al termine di un dibattito pubblico hanno scelto un altro progetto per rifare la diga, anche se non lo dice in modo chiaro, punta l'indice contro il progetto che ridisegna il fronte mare di Genova: <<Il nostro progetto poteva macchiare un grande affresco>>. È chiaro che ha alluso a quello realizzato da Renzo Piano.

Per ALIS, l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, un'operazione di questo genere non è accettabile. Il vice-presidente Marcello Di Caterina critica la scelta del Comune di Genova su Ponte Somalia, dato che l'area è del Terminal San Giorgio, adibita alle operazioni di sbarco e imbarco dei traghetti, come ha spiegato: <<Abbiamo appreso la preoccupante notizia relativa allo spostamento nel Porto di Genova, in pieno centro città, disposto dal commissario straordinario Bucci (di ricostruzione viadotto A10, ndr), delle attività di stoccaggio e movimentazione di prodotti chimici e

petrolchimici. Una simile operazione è per noi inaccettabile, in quanto comporterebbe seri rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori e cittadini, oltre ad impattare notevolmente sul livello di efficienza e puntualità dei traffici merci e sull'intero indotto per il Porto di Genova>>.

Aggiunge Di Caterina: <<Sotto il profilo della sicurezza, nelle immediate vicinanze di tali depositi, dove verosimilmente transiteranno i camion in entrata e in uscita, i rischi sono molto elevati anche considerando l'alto tasso di infiammabilità dei prodotti petrolchimici. Inoltre, dal punto di vista dei traffici merci attraverso le Autostrade del Mare, i soci ALIS operanti nel trasporto terrestre e marittimo effettuano dal Porto di Genova importanti servizi Ro-Ro di linea, aventi destinazione Sicilia, Sardegna e Malta, arrivando a un numero medio di 12 toccate settimanali presso il Terminal San Giorgio, per un totale di circa 620 ormeggi annui e riportando un aumento di circa il 10% dei traffici relativi ai primi 10 mesi del 2021 rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente>>. Inoltre per Di Caterina <<Risulta evidente che l'eventuale perdita di disponibilità di tali ampi spazi per la raccolta delle merci destinate all'imbarco e sbarco nonché alle soste, non permetterebbe alle nostre aziende associate di autotrasporto di mantenere la stessa operatività e gli stessi volumi movimentati sinora, che equivalgono a circa 150mila rotabile e circa 50mila auto all'anno e causerebbe di conseguenza perdite significative di traffico per tutto il Porto di Genova, così come riduzioni notevoli sul numero di avviamenti di personale nonché rischi elevati di perdite di posti lavoro e notevoli congestioni e colli di bottiglia>>.

Conclude Di Caterina che <<c'è il serio e concreto rischio che Genova si trasformi in un'altra Beirut dove nel 2020 avvenne proprio all'interno del porto un violento incendio in un magazzino di prodotti esplosivi [...] e chiediamo pertanto un

immediato confronto con il commissario straordinario Bucci, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per non autorizzare operazioni dannose per la sicurezza e per l'intero sistema portuale>>.sepolto nel cimitero acattolico o degli inglesi di Roma , vicino alla Piramide Cestia.

da Il Giornale

Foibe, un ricordo a metà. "La cerimonia muta è un dolore per gli esuli"

4 Febbraio 2022

Protocollo rigidissimo di Palazzo Marino. Romano Cramer (Movimento Nazionale Istria Fiume Dalmazia): "Amarezza". Piero Tarticchio (esuli istriani): "Inutile"

Alberto Giannoni

«Per noi è un giorno sacro, una cerimonia carbonara è inutile». Quella di Piero Tarticchio è una voce importante per la comunità degli esuli istriano-dalmati. Una voce che per anni

ha raccontato, forte e orgogliosa, il dramma degli italiani cacciati dalle loro case o uccisi nelle foibe, sul finire della Seconda guerra mondiale e a guerra finita, nei giorni della pulizia etnico-politica operata dai partigiani titini e a lungo rimossa in Italia. Ed è una voce amareggiata, quella dei familiari degli esuli, per la cerimonia «in tono minore» in programma fra una settimana in piazza Della Repubblica, dove (dopo tanti ritardi) è stata infine collocata una bella stele realizzata proprio da Tarticchio. Anche quest'anno il Comune ha deciso di celebrare così, «a metà», il Giorno del ricordo, dedicato alla memoria di quei drammi. «Una cerimonia carbonara» la chiama Tarticchio, mentre spiega la sua intenzione di non essere presente quella mattina, davanti al monumento che lui ha realizzato, a un evento in cui non sono previsti interventi o discorsi commemorativi, neanche quello di un sacerdote. Palazzo Marino parla di restrizioni ineludibili legate alla pandemia, per un evento in programma il 10, giorno precedente allo smantellamento di molte misure. «Siamo molto amareggiati, dispiaciuti - dice Romano Cramer segretario del Movimento Nazionale Istria Fiume Dalmazia - Noi siamo ligi alle regole, ma non comprendiamo queste restrizioni. Esprimiamo il nostro disappunto, ci dispiace che non si possa dire una parola, che non possa neanche intervenire il sacerdote con due parole di conforto ai familiari delle vittime». «Dicono che dipende dalle norme - riflette Tarticchio - ma come si può arrivare a questo? Vediamo tanti andare allo stadio o ad altri eventi, non riesco a capire dove stia la logica, quale sia il problema se alcune persone si ritrovano con la mascherina in piazza. Ho l'impressione che ci sia un disegno, non so a quale scopo». «La riunione che facciamo ogni anno è sacra per noi - aggiunge - commemoriamo nostri morti e ci contiamo, contiamo i vivi, visto che sono voci che si stanno spegnendo. Potevo capire lo

scorso anno, ma qui non c'è più un'emergenza di quel tipo. Eppure non ci è concesso neanche invitare qualcuno. Non ci sarò nessuno, solo qualche rappresentante delle autorità. Posare una corona non vuol dire niente se manca il senso di questo momento e di quella storia». Non è la prima volta che Palazzo Marino, e la sinistra, danno l'impressione celebrare senza convinzione il Giorno del ricordo. Ma rimedierà, a una carenza l'altrui, la rappresentanza istituzionale di FdI che il giorno successivo in Sala Alessi commemorerà le vittime delle foibe con un evento (senza simboli di partito, neanche nel volantino) che è stato organizzato da Enrico Turato, candidato presidente in Zona 8.

10 Ottobre 2020

Cerimonia inaugurazione: scoprimento del Monumento

ECCO IL COMUNICATO UFFICIALE , DEL COMUNE DI MILANO, CON LE DISPOSIZIONI PER LA CERIMONIA DELLA COMMEMORAZIONE DEL “GIORNO DEL RICORDO”

INVIATA AL PRESIDENTE DEL COMITATO PROVINCIALE A.N.V.G.D. DI MILANO , COME REFERENTE E PER ESSERE DIVULGATA A TUTTE LE ALTRE ASSOCIAZIONI DEGLI ESULI GIULIANO-DALMATI MILANESI.

----- Messaggio Originale -----

Da: Luca.LaCamera@comune.milano.it

A: gherghetta@alice.it

Inviato: venerdì 28 gennaio 2022 17:11

Oggetto: Giorno del Ricordo - 10 febbraio 2022

Egregio Presidente,

in allegato, come d'accordo, inoltro la comunicazione prefettizia di riepilogo delle misure in vigore per la c.d. "zona gialla", previste in forza del decreto-legge n. 1 del 2022, ai sensi del quale "tutte le cerimonie pubbliche si svolgono ... in assenza di pubblico". Con l'occasione, le confermo che l'Amministrazione comunale intende programmare la cerimonia per il Giorno del Ricordo il prossimo giovedì 10 febbraio alle ore 10.30 presso il Monumento ai martiri delle foibe, in piazza della Repubblica.

1.

Come già condiviso lo scorso anno, pertanto, si considera la possibilità di svolgere la deposizione corone al Monumento, limitando la presenza ai rappresentanti di ciascuna delle Associazioni che di consueto promuovono la celebrazione della ricorrenza e senza rivolgere ulteriori inviti a partecipare.

La ringrazio dell'attenzione e resto in attesa di cortese riscontro rispetto all'orario proposto.

**Cordialmente,
Luca La Camera**

**Responsabile Ufficio Cerimoniale
Unità Coordinamento Funzioni del Sindaco
Gabinetto del Sindaco**

Comune di Milano
Palazzo Marino piazza della Scala 2 – Milano
Tel. 02 884 50967/50012

**MARTEDI' 22 FEBBRAIO 2022 ALLE ORE 17.00
NELL'AULA SAN SALVATORE IN PIAZZA SARZANO A
GENOVA L'ASSOCIAZIONE A COMPAGNA HA
ORGANIZZATO UN INCONTRO PUBBLICO SUL TEMA
«BAGLIETTO: UN SOGNO SUL MARE» A CURA DI
EMANUELA BAGLIETTO.**

**Martedì 22 febbraio 2022 alle ore 17.00 nell'Aula San
Salvatore in piazza Sarzano, (all'uscita della metropolitana) A
Compagna nell'ambito delle conferenze I Martedì de A
Compagna, che l'antico sodalizio cura da oltre quarant'anni,
promuove il XVI appuntamento del ciclo 2021-2022:
Emanuela Baglietto: «Baglietto: un sogno sul mare».**

NOTA. Per accedere alla sala della conferenza occorre esibire il super green pass, indossare la mascherina e mantenere le distanze di sicurezza. I posti a disposizione sono 160, numero che non può essere superato.

Stante le attuali disposizioni, la conferenza si terrà anche in zona arancione.

Non occorre prenotare.

La conferenza ripercorre la storia dei Cantieri Baglietto di Varazze iniziata nel 1854 con il suo fondatore Pietro Baglietto che in pochi anni trasforma il primo cantiere di gozzi e canotti in un cantiere di imbarcazioni da diporto e di barche a vela da regata che porteranno a una serie di trionfi storici. In contemporanea inizia lo sviluppo dei motoscafi da corsa e nel 1906 viene varato Giuseppina, il più grande yacht da crociera a motore a scoppio costruito fino ad allora e nel 1908 realizza la costruzione del primo aliscafo al mondo. Durante la Prima e poi la Seconda guerra mondiale vengono costruite velocissime imbarcazioni militari, tra cui i MAS con le loro speciale carene plananti e da cui Gabriele D'Annunzio trarrà il motto "memento audere semper". Con gli anni '50 inizia l'era del motoryacht da crociera e con l'avvento del compensato marino, vengono sperimentate nuove tecniche di costruzione che permettono grandi innovazioni legati allo sviluppo delle carene plananti portano a prestazioni di velocità sorprendenti. Il binomio tradizione -innovazione è sempre stato una costante nella storia delle barche prodotte dal cantiere di Varazze. Negli anni '80 il cantiere passa dalle mani della famiglia Baglietto ad altri proprietari che si succedono fino all'attuale

Gruppo Gavio che lo ha acquisito nel 2012 e che lo ha sradicato dal suo luogo di origine trasferendo l'attività a La Spezia. A Varazze lo scorso inverno le ruspe hanno demolito gli edifici che ospitavano il cantiere cancellando un pezzo della storia del paese.

Scriva la relatrice Emanuela Baglietto: «L'epopea dei cantieri navali di Varazze è un racconto che travalica la storia della famiglia e diventa piuttosto una vicenda corale che parla di un luogo e di un tempo passati. Ma soprattutto di un'arte e di una capacità di fare che bisogna cercare di tramandare alle generazioni future».

Franco Bampi, Presidente de A Compagna

Info: Per programmi segui il link:

<http://www.acompagna.org/rf/mar/index.htm>

Per le rassegne fotografiche segui il link:

<http://www.acompagna.org/rf/index.htm>

assicurativa delle persone,

delle famiglie e delle realtà produttive, con una attenzione particolare al territorio e ai contesti sociali ed economici in cui esse operano.

CONTATTI

**Chief Financial Officer Media Relations Office
Atanasio Pantarrotas, CFA Erminia Frigerio – Media Relations**

Tel. +39 045 8391738

erminia.frigerio@cattolicaassicurazioni.it

Investor.relations@cattolicaassicurazioni.it Tel +39 337 1165255

Angelo Cipriani – Media locali

Tel. +39 347 5074052

Oltre la diga

di Guido Barbazza

A seguito del dibattito pubblico attivato dall’Autorità di Sistema Portuale è di grande attualità la questione della realizzazione della nuova diga foranea di Sampierdarena. E’ ovvio concordare sulla necessità di realizzare tale opera, e anche alla svelta, visto che lo scalo di Sampierdarena si trova ancora nella stessa configurazione in cui fu, peraltro molto bene, costruito negli anni ’30, quando i mercantili stazzavano al massimo qualche decina di migliaia di tonnellate: navi lillipuziane se comparate con le “Ultra Large Container Carrier” di oggi, che a Sampierdarena non possono entrare, ma che peraltro già da anni scalano regolarmente al Bacino Portuale di Pra’. Certo, per chi di dovere sarebbe anche utile fare un po’ di autocritica ed ammettere i propri errori (come disse un tal Gandhi, “dopo averlo fatto ci si ritrova sempre più forti”), visto che tali mega-navi non sono certamente spuntate fuori all’improvviso e altri scali, come ad esempio quello di Rotterdam, si sono attrezzati per tempo realizzando rapidamente ed in modo efficace nuove ed appropriate opere marittime già in servizio con grande successo da anni. Detto questo, i tre scenari alternativi oggetto di pubblico dibattito sono generati da un unico concetto: quello di “prendere” la diga attuale e spostarla a mare per creare uno specchio acqueo portuale di dimensioni maggiori per permettere l’ingresso, la manovra e l’ormeggio delle grandi navi portacontenitori. Però solo limitatamente alla Calata Bettolo e poco più in quanto, a causa delle limitazioni in altezza imposte dal “cono aereo”

dell'aeroporto le grandi navi non potranno comunque operare alle altre banchine che si sviluppano verso ponente. Stop. Tutto qui, a fronte di un costo preventivato per i contribuenti di oltre un miliardo di euro, probabilmente destinato a dilatarsi per incognite ed imprevisti a causa dell'elevata profondità, dell'ordine dei 45/50 metri contro i 20 attuali, a cui si spingerebbe tale opera. Tale approccio non può non destare perplessità, in quanto mero esercizio di traslazione dell'esistente e che quindi non va "oltre la diga". E invece "oltre la diga" bisognerebbe andarci, eccome. Per tre validi motivi. Primo: con la scarsità di aree pianeggianti presenti in Liguria, è sempre stato necessario crearle ex-novo con ingegno ed arguzia "terrazzando" monti e colline e "tombando" specchi acquei, operazioni che hanno permesso la realizzazione sia dei bacini portuali di Pra' e Sampierdarena, sia dell'aeroporto, sia della Fiera del Mare, sia dell'ILVA. Allora perché non utilizzare l'enorme opportunità della nuova diga anche per realizzare nuove, importanti, aree operative portuali ed industriali "a mare" (come peraltro già fatto decenni fa a Marsiglia e Barcellona e più recentemente proprio a Rotterdam? Per realizzare un grande terminal Ro-Ro, per le Riparazioni Navali, per rilocalizzare ben lontano dalla città i depositi e gli accosti petrolchimici di Multedo, e magari anche il porto petroli. Infine, per realizzare gli auspicabili depositi ed infrastrutture per i nuovi combustibili navali del futuro quali, oltre al già comune GNL, l'Ammoniaca e l'Idrogeno. Secondo: "oltre la diga" attuale, esiste una conformazione del fondale marino che bisognerebbe prendere in maggior considerazione per scegliere un tracciato della nuova diga che lo asseconi, in modo da contenere i fondali su cui si basano le nuove opere marittime, minimizzando tempi, costi ed incognite. Terzo: in considerazione della cronica congestione delle autostrade genovesi, ed in particolare dello

svincolo di Ge-Ovest, sarebbe opportuno “cambiare gioco”, andando ad indirizzare i traffici aggiuntivi che si auspica di riuscire ad attirare a Genova su una direttrice aggiuntiva, che potrebbe essere quella dello svincolo autostradale di Ge-Aeroporto e dello scalo ferroviario di Ge-Sestri Ponente, che un tempo smaltivano milioni di tonnellate di materiali ferrosi prodotti dall’ILVA di Cornigliano, azienda che oggi opera con volumi ben inferiori. Sarebbe altrettanto saggio interrogarsi sull’opportunità di destinare alle attività retro-portuali e logistiche le immense aree a mare in concessione all’ILVA, da decenni in stato di totale inutilizzo, collegandole con la nuova diga e le banchine che potrebbe ospitare. E’ possibile, a costi ragionevoli, proprio cogliendo l’opportunità della nuova diga di Sampierdarena, creare una grande ed ambiziosa visione per lo sviluppo portuale genovese con un lay-out razionale e efficiente, in modalità win-win, attenta all’ambiente ed alla qualità della vita dei cittadini. A condizione di metterci testa, cuore ed avere il coraggio di spingersi “oltre la diga”.

fine