Alcune delle puntate più significative della trasmissione "Pacemaker" (autori Alberto Baldin & Luca Poma)

Ascolta l'audio della puntata:

`/home/creaweb/public_html/wp-content/uploads/2012/03/Pacemaker-ep-008.mp3`

Ascolta l'audio della puntata:

`/home/creaweb/public_html/wp-content/uploads/2012/03/Pacemaker-ep-007.mp3`

Ascolta l'audio della puntata:

`/home/creaweb/public_html/wp-content/uploads/2012/03/Pacemaker-ep-006.mp3`

Ascolta l'audio della puntata:

`/home/creaweb/public_html/wp-content/uploads/2012/03/Pacemaker-ep-005.mp3`

Ascolta l'audio della puntata:

`/home/creaweb/public_html/wp-`

content/uploads/2012/03/Pacemaker-ep-004.mp3

Ascolta l'audio della puntata:

/home/creaweb/public_html/wp-content/uploads/2012/03/Pacemaker-ep-003.mp3

Ascolta l'audio della puntata:

/home/creaweb/public_html/wp-content/uploads/2012/03/Pacemaker-ep-002.mp3

Ascolta l'audio della puntata:

/home/creaweb/public_html/wp-content/uploads/2012/03/Pacemaker-ep-001.mp3

Nuove frontiere nella cura dell'autismo con medicine di origine biologica

Luca Poma intervista Alessandro Perra per SBS, Radio di Stato australiana

Ascolta l'audio dell'intervista:

Il disagio dei bambini distratti e agitati, a rischio di medicalizzazione con potenti psicofarmaci

La crisi di Costa Crociere: come una gestione inadeguata di un'emergenza può danneggiare un'azienda e causare un costo in vite umane.

Luca Poma su **SBS** Radio di Stato Australiana

Ascolta l'audio dell'intervista:

Costa Crociere/ "Sparisce" un

dossier di approfondimento. Ed è guerra tra comunicatori

Mentre le indagini proseguono in attesa delle prime udienze in Tribunale, Affari Italiani intervista Luca Poma, giornalista ed esperto in comunicazione e gestione delle crisi, facendo il punto sulle responsabilità di Costa Crociere. Intanto “sparisce” un dettagliato paper di approfondimento, che punta il dito anche sulle responsabilità dei consulenti della compagnia di navigazione.

Poma, cosa ha sbagliato la compagnia di navigazione?

“Come ho scritto in un mio [articolo di approfondimento](#) si è trattato di un evento di carattere eccezionale, e tutti – durante e dopo quella notte – hanno dato il massimo. Bisognerebbe però interrogarsi su cosa è stato fatto – o non fatto – prima. C’era un piano di Crisis management adeguato? Venivano fatte simulazioni periodiche serie e complete tra il personale della compagnia? C’erano strumenti per intercettare i ‘segnali deboli’ prima che la crisi scoppiasse? Se così fosse, il Comandante e lo staff sarebbero stati perfettamente formati, non ci sarebbe stata un’ora circa di ritardo nel dare l’allarme, e probabilmente anche l’impatto in termini di vittime sarebbe stato minore”.

Nel dettaglio?

“Non c’è stato un coordinamento efficace tra terra e mare; non

CREATORIdiFUTURO.it

esisteva un sito web adatto a dare informazioni al pubblico, e quello istituzionale della compagnia è collassato dopo poco tempo; il Presidente non si è visto sul luogo del disastro o la Sua presenza è passata del tutto inosservata, mancando così di manifestare efficacemente la sua vicinanza alle vittime; la pratica degli 'inchini' sottocosta era altrocché nota alla compagnia, tanto che un precedente inchino a Procida era stato anche pubblicizzato sul loro spazio web; poi c'è ancora incapacità da dare soluzioni immediate per scongiurare il possibile disastro ecologico in un ecosistema delicato come quello dell'arcipelago Toscano, e molto altro. Ma soprattutto, è saltato all'occhio il ben poco dignitoso scarico di responsabilità tra Compagnia e Comandante”.

Colpa dell'uno o dell'altra?

“Di entrambi, esattamente in concorso. La figura del Comandante non è in alcun modo scindibile da quella della compagnia, in quanto esso è il massimo rappresentante della compagnia stessa in mare, è selezionato da loro, nella fattispecie lavorava per loro da quasi sette anni, è la compagnia che ne doveva verificare periodicamente l'attitudine al Comando. Il tentativo della Costa di scaricare tutte le responsabilità – che pure esistono – esclusivamente su Schettino, è semplicemente ridicolo. Le lacune del Comandante sono le lacune della Compagnia”.

I morti potevano quindi essere evitati?

“Rispondo con le autorevoli parole del Procuratore Generale

CREATORIdiFUTURO.it

Deidda: “Scialuppe che non scendono, personale che non sa cosa fare, scarsa preparazione a gestire l'emergenza, ordini maldestri come quello di tornare nelle cabine. La confusione che c'è stata rivela un'incredibile trascuratezza”. Devo evidenziare che parlare a mente fredda, dall'esterno e a posteriori è più facile, ma in ogni caso la mia opinione è che l'impatto negativo della tragedia poteva essere se non evitato, perlomeno ridotto significativamente”.

Da esperto del settore, Lei pensa che le responsabilità per il disastro siano estensibili in Tribunale anche ai consulenti della compagnia di navigazione?”

Questo dovrà appurarlo la Magistratura. Quello che è certo è che una Compagnia di navigazione non può arrivare a un appuntamento 'fatale' come il naufragio di una propria nave – che è il 'core' del proprio business – non perfettamente preparata.

Che poi sia responsabilità dei consulenti oppure una sottostima del rischio da parte dell'imprenditore – cosa molto comune in Italia – oppure entrambe, dovrà essere oggetto di indagine da parte degli inquirenti.

Il suo paper di approfondimento sul caso Costa era atteso a inizi settimana sul sito Ferpi, ma alla fine non è stato pubblicato, e anche Dagospia ha scritto di “guerra tra comunicatori”. Cosa succede dietro le quinte del Vostro ambiente?

“Il motivo del mancato rispetto di un precedente accordo di

CREATORIdiFUTURO.it

pubblicazione dovrebbe chiederlo alla Ferpi stessa. Ho sentito dire da Ferpi che “si è parlato troppo di questa vicenda”, il che è assai singolare detto da un associazione di “comunicatori”. Forse ci sono nomi di professionisti che per quieto vivere “non possono e non devono essere criticati”. Io però ho fatto analisi tecniche, e penso che il fatto che qualcosa non abbia funzionato sia sotto gli occhi di tutti. E prima che consulente sono giornalista: mi hanno scritto che “per il mio bene era salutare non pubblicare il paper”, ma io non ho mai accettato omertà corporative e non inizierò certo adesso. Piuttosto ognuno si assuma le proprie responsabilità, e che l’occasione sia propizia per riflettere tutti quanti per evitare che simili tragedie si ripetano in futuro.”

Luca Poma è giornalista, consulente in Responsabilità sociale d’impresa ed esperto in gestione delle crisi, autore di “Crisis Management: come comunicare le Crisi”, Edizioni Il Sole 24 Ore. La Sua newsletter – ad iscrizione gratuita – è www.creatoridifuturo.it

Peggior di Vale nessuno

Alla multinazionale brasiliana del ferro il Public Eye 2012
La brasiliana Vale ne ha combinate così tante da essersi meritata il premio del pubblico come peggiore multinazionale al mondo. Il riconoscimento meno ambito dalle aziende, il Public Eye Award 2012, è stato consegnato venerdì scorso durante il World Economic Forum di Davos, in Svizzera. Si tratta di un attestato internazionale che mette alla berlina le imprese più disastrose quanto a sostenibilità ambientale e sociale. L'evento è organizzato dalla Dichiarazione di Berna e da Greenpeace Svizzera.

La società mineraria ha battuto l'agguerrita concorrenza di altre cinque multinazionali, forse anche più note al grande pubblico: la giapponese Tepco (proprietaria dell'impianto nucleare di Fukushima), la coreana Samsung, la britannica Barclays (vincitrice del premio della giuria a causa delle speculazioni sul cibo), la svizzera Syngenta e l'americana Freeport McMoRan.

A candidare la Vale per il Public Eye Award 2012 ci ha pensato l'International network of people affected by Vale tramite la rete brasiliana Justiça nos Trilhos e in collaborazione con le organizzazioni non governative internazionali Amazon Watch e International Rivers.

La multinazionale è la seconda compagnia del Brasile, la seconda impresa mineraria al mondo, il maggior produttore al

CREATORIdiFUTURO.it

mondo di ferro ed è presente in 38 Paesi. «La corporation – si legge nel sito del premio – ha una storia lunga 60 anni macchiata da continui abusi ai diritti umani, condizioni di lavoro inumane e sfruttamento della natura senza regole».

Nella selezione delle sei finaliste, inoltre, gli organizzatori del premio hanno dato importanza all'entrata della società nel consorzio Norte Energia, responsabile per la costruzione della diga Belo Monte sul fiume Xingu, in Parà (Brasile settentrionale). Quest'opera costringerà circa 40 mila persone a lasciare la propria casa, colpendo direttamente o indirettamente quattordici comunità indigene, allagando un'area grande come il lago di Costanza e prosciugando 100 chilometri di fiume della Volta Grade do Xingu.

Ma questa, a quanto pare, non è che la punta di un iceberg chiamato "irresponsabilità sociale d'impresa". O almeno è questo che emerge dal libro "Il prezzo del ferro – Come si arricchisce la più grande multinazionale del ferro e come resistono le vittime a livello mondiale". In questo testo pubblicato da Emi, infatti, i due autori analizzano il comportamento della multinazionale considerando il rispetto dei diritti umani e dell'ambiente, ognuno secondo le proprie specifiche competenze. Da una parte c'è Francesco Gesualdi, fondatore del Centro Nuovo Modello di Sviluppo e autore, tra l'altro, della famosa "Guida al consumo critico". Dall'altra c'è Dario Bossi, missionario comboniano che vive da anni in

CREATORIdiFUTURO.it

Brasile, dove coordina la campagna “Sui binari di giustizia”. Dal libro emergono le tappe che hanno portato la multinazionale alla deriva etica. Fondata nel 1909 per iniziativa di un imprenditore degli Stati Uniti, nel 1942 l'impresa passò allo Stato brasiliano, che la ribattezzò Companhia Vale do Rio Doce (Cvdr). E nel 1995 venne messa in vendita con un'operazione che sollevò molte critiche (secondo l'allora direttore operativo, Fabio Barbosa, il valore reale della società era di 40 miliardi di dollari, mentre venne ceduta per un miliardo e mezzo).

In pochi anni la Cvdr, oltre ad avere cambiato il nome in Vale, «ha aumentato di quattro volte il suo capitale ed è diventata una potente multinazionale» e «oggi è un colosso con 145.000 dipendenti e un fatturato, al 2008, di 39 miliardi di dollari, superiore al prodotto interno lordo di un Paese come il Kenya». La società, si legge ancora nel testo, «possiede miniere di carbone in Australia e Mozambico, miniere di nichel in Canada e Indonesia, industrie metallurgiche in Nord America ed Europa». Anche se il caposaldo dell'attività resta l'estrazione di ferro in Brasile.

Limitando il discorso al Paese sudamericano e al settore siderurgico – Vale ha guadagnato molto godendo anche di incentivi per il settore agricolo – gli autori arrivano alla conclusione che «ha prevalso la logica del guadagno» e «il risultato è stato l'arricchimento di pochi alle spalle della natura, dei lavoratori, della collettività». Nel dettaglio, il

CREATORIdiFUTURO.it

maggiore sviluppo industriale si è avuto in un corridoio di 150 km, tra Marabà e Açailândia, dove si trovano una quindicina di stabilimenti, tutti per produzione di ghisa e causa di forte inquinamento: scorie di carbone, fenoli, anidride carbonica, polveri sottili. E nella sola città di Açailândia, le cinque imprese presenti, cioè la Vale do Pindaré, Viena, Siderúrgica, Guda Nordeste, Fergumar e Simasa, «gestiscono in tutto quattordici altiforni» e «nessuno di essi è dotato di filtri, le polveri di carbone si disperdono per l'aria, ricadono sul quartiere circostante depositandosi ovunque». Con conseguenze che è facile immaginare: «Inevitabile il propagarsi della malattie: allergie, asma, bronchiti, emicranie, tumori».

E il danno ambientale non si limita all'inquinamento. Per produrre una tonnellata di ghisa, infatti, serve circa una tonnellata di carbone, che a sua volta richiede molto legno per essere prodotto. E così è stato scelto di coltivare l'eucalipto, una pianta che cresce facilmente, in tempi brevi e che è in grado quindi di assicurare carbone a basso prezzo. Peccato, però, che queste «piantagioni uccidono la biodiversità, fanno sparire migliaia di specie animali e vegetali». E intanto «la foresta amazzonica continua ad essere distrutta al ritmo di 22.000 chilometri quadrati all'anno».

Tralasciando su molti altri particolari, gli autori mettono in evidenza che «le peggiori forme di lavoro si trovano nelle carbonaie, luoghi deputati alla trasformazione del legno in

CREATORIdiFUTURO.it

carbone». Fra Marabà e Açailândia se ne contano a migliaia e in particolare le numerose carbonaie organizzate come ditte individuali «si avvalgono della mano d'opera dei più disperati», «sporchi, denutriti, ammalati, sono tenuti addirittura in schiavitù: senza orario, senza riposo, senza un tetto degno di questo nome, senza salario, senza la libertà di allontanarsi». Tanto che negli anni passati gli ispettori del lavoro brasiliani hanno fatto emergere almeno 300 casi di schiavitù in questo settore.

Ma che cosa c'entra la Vale in tutto questo? Innanzi tutto, «nel 2004 Vale è stata al centro di uno scandalo perché intratteneva rapporti commerciali con imprese indagate per l'utilizzo di lavoratori in schiavitù», la Simasa e Margusa. «La notizia del ritrovamento di schiavi nelle carbonaie fece il giro del mondo, la reputazione delle imprese siderurgiche ne uscì ammaccata». E così i colossi più grandi decisero di costruirsi le proprie carbonaie. «Anche Vale optò per questa soluzione, nel 2005 allestì propri forni nei pressi di Açailândia per rifornire i propri stabilimenti di ghisa sotto il nome di Ferro Guso Carajàs». Ma questa scelta continua a produrre danni: «La carbonaia industriale si trova a ridosso del quartiere California, più di duemila persone sono costrette a respirare il fumo che esce dai 70 forni allestiti da Vale», «molti lamentano difficoltà respiratorie, sinusiti, congiuntiviti». E le promesse pare siano rimaste carta straccia: «Nel 2006 l'impresa aveva promesso di installare dei

CREATORIdiFUTURO.it

filtri ai camini e di ridurre l'attività carbonifera, ma non l'ha mai fatto». Ancora una volta, è la conclusione, «il denaro ha avuto la meglio sulle persone».

I danni procurati da Vale, inoltre, sono legati alla ferrovia: per trasportare il ferro dalle miniere del Carajas al porto di Sao Luis, «ogni giorno centinaia di vagoni, convogli interminabili, corrono su e giù per la strada ferrata». E visto che i binari corrono liberi, senza alcuna protezione, «gli incidenti si contano a centinaia» e «Vale non spende per la sicurezza», anche se ogni anno lungo la ferrovia corrono 100 milioni di tonnellate di ferro, una media di 300.000 tonnellate al giorno.

In conclusione, per dirlo con i numeri riportati dal libro, «nel 2008 l'attività produttiva di Vale ha lasciato sul terreno 657 milioni di tonnellate di residui minerari e metallurgici che pongono i suoli e i corsi d'acqua a rischio di contaminazione». Inoltre, «nello stesso anno, Vale ha prodotto 487.000 tonnellate di anidride carbonica, ha consumato 335 milioni di metri cubi di acqua e ha rilasciato 1.562 metri cubi di residui chimici quali alcol, carbonati e altri inquinanti».

Infine, il libro analizza la controversa presenza della Vale in Canada (attraverso la Inco), Perù (la filiale si chiama Miski Mayo s.a.), Nuova Caledonia (Goro Nickel), Indonesia (Inco). In ognuno di questi Paesi sono segnalati problemi con i lavoratori (basti ricordare gli scioperi durati diversi mesi

*CREATOR*Idi**FUTURO**.it

in Canada tra il 2010 e il 2011), con le comunità locali e con le associazioni di difesa dell'ambiente, molto critiche nei confronti delle sue azioni.