

Genova, duro botta e risposta a (poca) distanza tra i due candidati a sindaco davanti alla comunità dello scalo

Bucci-Dello Strologo, scontro sul porto Scintille su gronda e depositi chimici

IL CASO

Monica Zunino / GENOVA

Il primo confronto, seppure ancora a distanza, "scaldava" la campagna elettorale e alza i toni passando attraverso i temi che riguardano il futuro del porto: la Gronda, la diga, i depositi chimici, e anche la natura giuridica delle Autorità di sistema portuale. Il sindaco Marco Bucci e il candidato progressista Ariel Dello Strologo aprono la contesa elettorale avvicinandosi sul palco dell'assemblea di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, a pochi metri e a una manciata di minuti di distanza. Tanto che Dello Strologo appena seduto attacca «Avrei avuto più piacere a un confronto diretto». Ma i due non si sono nemmeno salutati.

Si parte con la Gronda, e il botta e risposta ancora prima di salire sul palco. «Mi stupisco che si continui ad aspettare qualcosa da parte mia quando sono cinque anni che al governo siedono il sindaco Bucci e il presidente della Regione Toti: ci dobbiamo chiedere in realtà come mai non sia partita prima» attacca Dello Strologo. Immediata la replica. «Dello

Strologo si dovrebbe vergognare, perché sono quelli che lo sostengono che hanno bloccato tutto al governo - dice Bucci - Non solo dice che vorrebbe metà Gronda ma ha anche il coraggio di sostenere che quelli che sono con lui l'hanno difesa». E ancora «Qualunque esitazione sulla Gronda è inaccettabile. Chi non è d'accordo non dovrebbe nemmeno partecipare a questo incontro» e Bucci strappa l'applauso. «Ne abbiamo bisogno come il pane da 20 anni, e dire che se ne può fare metà, significa che non si pensa di realizzare la Gronda, ma il potenziamento della A7 e questo è prendere in giro i cittadini». All'interno della coalizione progressista l'opera non è vista con grande favore, Dello Strologo non può che ammetterlo, ma «credo che in questo momento la città debba chiedere a gran voce che i lavori partano» dice e aggiunge «Non ho detto facciamo partire "solo" la A7, ho detto facciamo partire la A7: il raddoppio è fondamentale». Un'operazione su cui concorda anche Luigi Attanasio, il presidente della Camera di commercio di Genova, che è sul palco con il presidente di Spediporto Alessandro Pitto.

Il tema della ricollocazione

IDUE CONTENDENTI SUL PALCO DI SPEDIPORTO



MARCO BUCCI
CANDIDATO CENTRODESTRA
SINDACO DI GENOVA

«Sulla Gronda il mio avversario si dovrebbe vergognare. Sono quelli che lo sostengono che hanno bloccato il progetto In Fiera un nuovo hub dedicato alle imprese dell'economia del mare»



ARIEL DELLO STROLOGO
CANDIDATO CENTRO SINISTRA
SINDACO DI GENOVA

«Mi stupisco che si aspettino qualcosa da me: al governo nei passati 5 anni c'erano Bucci e Toti i depositi chimici dovrebbero traslocare sulla nuova diga o nell'area del Porto Petrol»

dei Depositi chimici è il secondo terreno di scontro. Bucci spiega che spostare i serbatoi che sono a Multedo a pochi metri dalle case «è un dovere per il sindaco di Genova e mi stupisce che i miei predecessori non

lo abbiano mai considerato tale: appena si è aperta una possibilità tecnica abbiamo deciso di realizzarlo». Il "no" a Ponte Somalia del centro sinistra era già noto, e adesso ci sono anche le ipotesi alternative lega-

te anche alla stesura del nuovo Piano regolatore portuale che ancora manca e che secondo Dello Strologo potrebbe risolvere il problema non solo dei depositi costieri di Multedo «ma di tutta la chimica che og-

gi è disseminata sul porto». La prima alternativa è legata a un disegno alternativo della nuova diga rispetto a quello attuale e l'altra è lo spostamento nell'area del Porto Petrol. «Qualche tempo fa il consulente nominato dal Rina e utilizzato dal porto di Genova ha espresso riserve sulla nuova diga perché dice che il progetto rischia di essere molto più oneroso del previsto e i lavori potrebbero durare anche 15 anni» dice Dello Strologo. Bucci risponde a muso duro, sempre a distanza: «Mi hanno detto che vuole rifare un dibattito pubblico sulla diga. È impazzito? Ma chi gliela fa la strategia elettorale: i Cinque Stelle? Sansa? La sua leadership è sotto le scarpe se si fa dire che la gronda non la vuole, la diga non la vuole».

Sul tavolo anche il progetto degli spedizionieri della Green logistic valley nella Valpolcevera che mette d'accordo i contendenti e Toti: «Nei prossimi anni vedremo fiorire una serie di infrastrutture importanti: le zls e gli interporti oltre l'appendice vano costruiti insieme agli imprenditori che devono affiancarci». E poi la partita, aperta anche con l'Europa, sulla natura delle Authority. Bucci si schiera a favore della società per azioni, che non rifiuta neppure Dello Strologo, preoccupato però soprattutto che le banchine restino pubbliche: «farle diventare private non sarebbe la soluzione giusta». Bucci annuncia intanto la realizzazione di un hub dedicato alla blu economy e alla logistica nel posto più bello vicino al mare di Genova: ci sarà un palazzo nel Waterfront di Levante. Ne abbiamo parlato con Renzo Piano ed è molto contento». —

Allarme degli spedizionieri: «L'integrazione non porta vantaggi al consumatore finale». La previsione di Pessina: «Possibili altri sbarchi a terra»

«Le compagnie pronte a investire ancora in banchina»

IL DOSSIER

Simone Gallotti / GENOVA

«Altri sbarchi a terra degli armatori? È possibile. Penso che possa esserci un disegno ulteriore, ma questo prescinde dai vantaggi fiscali». Paolo Pessina, presidente di Assagenti, lascia intendere che le grandi compagnie sono pronte ad altre operazioni di investimento sulle banchine e sulla logistica. L'occasione per la previsione arriva con l'assemblea di Spediporto ieri a Genova. «Negli anni le grandi linee hanno acquisito quote nei terminali, ma questo non ha avuto impatti sulla concorrenza: nel panorama dello shipping ci sono grandi operatori come Psa e Dp World - spiega il numero uno degli agenti marittimi genovesi - Anche sul fronte dei clienti: non è acquisendo case di spedizione, ad esempio, che l'operazione si giustifica sotto il profilo dei vantaggi fiscali. È un fenomeno che avviene da tempo e il mercato è rimasto competitivo. E poi voglio ricordare che è vero che le compagnie fanno utili incredibili, ma questo è avvenuto solo negli ultimi 2 anni, mentre per dieci anni sono sta-



ALESSANDRO PITTO
PRESIDENTE
SPEDIPORTO

«C'è un tema forte di accesso alla capacità di trasporto che rischia di impattare sulla nostra categoria»

te in sofferenza».

Il presidente di Spediporto, Alessandro Pitto, all'ultima assemblea dopo 6 anni di mandato, lancia un allarme: «L'accesso alla capacità di trasporto ora è un tema: se questo accesso alla capacità è condizionato dall'obbligo di acquistare servizi che tradizionalmente sono offerti dagli spedizionieri, allora per noi è un problema. Ma dobbiamo chieder-



PAOLO PESSINA
PRESIDENTE
ASSAGENTI

«L'integrazione verticale dei grandi carrier non vuol dire che la concorrenza non ci sia più»

ci: è un problema solo per noi spedizionieri o anche per il consumatore finale?». Il tema centrale della tavola rotonda dell'assemblea è quindi l'integrazione verticale, lo sbarco a terra degli armatori. E Pitto lo ha posto anche nella relazione: «Non si può continuare a considerare la logistica un mero centro di costo». Stefano Messina, presidente di Assarmatori, non è d'accordo:



GIULIO SCHENONE
V. PRESIDENTE
TERMINALISTI CONFINDUSTRIA

«Dobbiamo poter giocare con lo stesso mazzo di carte. I global carrier hanno un trattamento fiscale di favore»

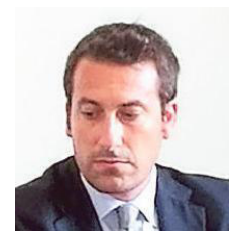
«Non è così - dice dal palco - Perché sarebbe contraddittorio rispetto all'integrazione verticale. Oggi la nave non è più un asset fondamentale, il ferro è sempre meno importante». E sulla polemica sugli aiuti agli armatori che investono nelle logistica, è Giulio Schenone, vice presidente dei terminalisti di Confindustria Genova, ad aprire le danze: «Report - la federazione che ra-



STEFANO MESSINA
PRESIDENTE
ASSARMATORI

«Per gli armatori la logistica non è un mero centro di costo. Sarebbe contraddittorio con la strategia»

duna i terminal europei, ndr - porta avanti da tempo una battaglia di equità: i player sul mercato devono poter giocare con lo stesso mazzo di carte. Oggi l'integrazione verticale delle società armatoriali è ormai un dato di fatto e i global carrier dal punto di vista fiscale hanno un trattamento di favore». L'Authority invece è pronta per varare il piano regolatore portuale: «Siamo in



PAOLO PIACENZA
SEGRETARIO GENERALE
ADSP GENOVA E SAVONA

«Siamo pronti a iniziare il percorso del piano regolatore portuale: tra qualche mese cominceremo con i tavoli di ascolto»

un momento di ascolto e siamo pronti ad avviare i tavoli di approfondimento nei prossimi mesi perché dopo il documento di pianificazione strategica che è stato formalmente approvato dal ministero ora dando avvio ai lavori del Piano regolatore portuale. Questo avverrà in una serie di tavoli con l'ascolto delle categorie e con strumenti di sintesi e condivisione». —