

RASSEGNA STAMPA 14 GIUGNO 2012

Fonte:



Merlo e Monti si presentano in tandem

Roma - Colpo di scena nella corsa alla guida di Assoport, l'associazione che riunisce i 25 presidenti delle Autorità portuali italiane. I due candidati alla presidenza, Pasqualino Monti (numero di Civitavecchia) e Luigi Merlo (Genova) hanno lanciato un programma comune da sottoporre al direttivo che si riunirà prima dell'assemblea - che a sua volta doveva tenersi a fine giugno, e che invece è slittata a data da definirsi proprio per le tensioni in seno all'associazione.

Se il programma di "autoriforma" proposto da Monti e Merlo sarà approvato, sarà lo stesso direttivo a decidere come procedere. Un'ipotesi potrebbe essere che dei due, uno faccia il presidente e l'altro il vice, oppure venga istituita una "diarchia" che tuttavia implicherebbe un ulteriore passaggio, cioè la modifica allo statuto di Assoport. Non è da escludere nemmeno la bocciatura del progetto, visto che già nei giorni scorsi è circolata in certi ambienti l'idea di candidare un soggetto terzo, il più super-partes possibile - si tratterebbe di Aldo Garozzo, presidente di Augusta.

Al di là delle ipotesi, sembra evidente che la mossa di Monti e Merlo sia orientata a disinnescare il clima rovente che si percepisce all'interno dell'associazione. Di fatto esistono due fazioni contrapposte, ufficialmente fifty-fifty nei consensi, ma c'è chi dice con un presidente in più a favore di Monti. A quest'ultimo sarebbero legati in genere i porti più vicini al centro-destra, mentre Merlo sarebbe il riferimento di quelli legati al centro-sinistra. Presentando un programma comune, i due taglierebbero la testa al toro, forzando l'associazione a compattarsi su un agenda dettata insieme. La parola passa quindi al direttivo, che non è ancora stato convocato.

Franco Mariani, presidente dell'Autorità portuale di Bari e ascrivibile al fronte pro-Merlo (foto), ieri pomeriggio diceva di non essere al corrente di questa proposta di candidatura congiunta, anche se confidava «di non capire bene nemmeno i motivi della spaccatura all'interno dell'associazione». Non conosceva la proposta nemmeno Luciano Dassatti, numero uno dell'Authority di Napoli e pro Monti, ma dopo averla letta si è detto entusiasta: «Mi sembra una novità assoluta, che tra l'altro mette al riparo l'associazione da possibili giochi politici esterni».

Esterni, perché a sentire i presidenti di Bari e Napoli all'interno di Assoport non ci sarebbero poi forti contrasti, anche se dal testo della stessa lettera aperta scritta da Monti e Merlo sembra di capire che la situazione tanto serena non è: «Ciò che sta accadendo in queste ore in Assoport ci preoccupa» perché «la discussione che si è aperta» è «emblematica del malessere diffuso che attanaglia l'intero Paese, diviso da anacronistiche contrapposizioni politiche che continuano a essere alimentate fuori tempo massimo. Assoport ha rischiato e rischia di spaccarsi su una contrapposizione che diventerebbe insanabile, perdendo credibilità e auto-condannando i porti a un'emarginazione di cui farebbe le spese l'intera collettività» oggi «ignara della loro importanza strategica».

Rimanere divisi all'interno e inconsistenti all'esterno - è il messaggio di Merlo e Monti - nel momento in cui si parla di spending review, in cui si deve battere per l'autonomia finanziaria e c'è da rinnovare il contratto di settore, potrebbe essere l'ultimo errore che i porti si potranno concedere, prima di sparire.

Genova sfrutta i camion per produrre energia

Genova - Il porto di Genova sperimenterà, primo in Italia, un innovativo sistema per la produzione di energia elettrica sfruttando il traffico pesante. Sembra un paradosso, ma proprio il trasporto su gomma, altamente inquinante, contribuirà stavolta a diminuire l'inquinamento. Come? La risposta viene da un brevetto israeliano messo a punto dalla società "G-Motion" nel kibbutz Yakum, una trentina di chilometri a nord di Tel Aviv. Si tratta di una sorta di dosso artificiale da sistemare poco prima di un passaggio rallentato, un casello o un varco. Quando un'auto o un mezzo pesante esercita con il suo peso la pressione sul dosso, si mette in funzione una pompa a pistoncini che attraverso un convertitore collegato alla rete elettrica produce energia. Il tutto è regolato da un computer. L'impianto prevede l'installazione di un numero di dossi che varia da cinque a otto, messi uno dopo l'altro. Ogni dosso ha un'altezza di 6 cm, è largo un metro e mezzo e va interrato per una profondità di un metro e mezzo sotto il livello stradale, spazio nel quale trova posto l'impianto.

I luoghi ideali per sistemare questi dossi sono quelli di grande passaggio di veicoli pesanti a basse velocità: varchi doganali, porti, centri logistici, grandi parcheggi. Con un impatto ambientale pari a zero. In Israele la sperimentazione viene fatta sull'autostrada A6. Se i risultati saranno soddisfacenti, verranno installati otto impianti nei pressi degli autogrill. Contatti sono attualmente in corso anche con il porto di Amburgo, in India e in California.

Nei giorni scorsi una delegazione della G-Motion (il Ceo Daniel Bira, il Coo Eli Guastalla e il Business development Ouri Kowaski) ha incontrato l'Autorità portuale di Genova per proporre l'idea, che è piaciuta. A breve la G-Motion presenterà il dossier con i dettagli tecnici, poi formalizzerà la proposta per l'installazione di un impianto di cinque dossi da sistemare davanti al varco di San Benigno. La G-Motion lo fornirà gratuitamente, in comodato d'uso (normalmente costa 185 mila euro). L'iter burocratico non sarà breve, perché il terreno è demaniale, dunque sottoposto a vincoli e ci vorranno vari permessi.

Ma quanta energia produce questo sistema? «Per ogni cento tonnellate di peso - risponde Eli Guastalla - si produce da uno a 1,4 kilowatt. Al Brennero, con 12 mila passaggi di camion al giorno in una corsia, la produzione di energia in un anno sarebbe 916 mila kilowatt. A Genova col passaggio medio di 4 mila veicoli si potrebbe illuminare l'intero parcheggio più una palazzina di 5 piani». Energia pulita, che arriva dai camion.

GIUSEPPE GIANNOTTI

«Traghetti Nord-Africa rischio ordine pubblico»

Genova - L'incremento dei traffici passeggeri tra Genova e il Nord Africa rischia di trasformarsi in un'emergenza per l'ordine pubblico. A dare l'allarme il Sap, Sindacato autonomo di polizia, che ha tenuto un presidio davanti alla stazione marittima per denunciare la situazione di disagio in cui rischiano di trovarsi passeggeri e operatori di polizia.

«Dal 16 giugno arriveranno tre nuove navi, a settimana - spiega Giacomo Gragnano, segretario generale aggiunto del Sap di Genova - con oltre 3.000 cittadini extra Schengen e circa 1.000 mezzi. Noi abbiamo chiesto, da tempo, di allestire strutture di accoglienza e punti di ristoro ma, fino ad oggi, non abbiamo avuto risposte. Il problema è che, con un controllo di circa cinque minuti per persona i tempi di attesa possano arrivare alle sette ore per chi sbarca per ultimo dalla nave, sotto il sole e senza possibilità di ristoro. Questo potrebbe essere molto pericoloso dal punto di vista dell'ordine pubblico. Noi chiediamo un gesto di buonsenso - conclude Gragnano - e siamo fiduciosi perché, se c'è la volontà, in tre giorni strutture con tendoni si possono allestire».

Tar del Lazio, annullata la gara per Siremar

Roma - Il tribunale amministrativo del Lazio ha accolto il ricorso presentato dalla Società navigazione siciliana, costituita da Ustica Lines e Caronte & Tourist, annullando l'aggiudicazione della Siremar, in amministrazione straordinaria, da parte della Compagnia delle Isole, la cui offerta, secondo i giudici amministrativi, si fonda su un illegittimo aiuto di Stato consistente nel rilascio di una contro-garanzia bancaria da parte della Regione siciliana.

La gara si concluse nell'ottobre 2011 dopo una procedura più volte interrotta. La Compagnia delle Isole avrebbe portato a termine l'operazione grazie all'intervento della Regione, che rilasciò una contro-garanzia alla Unicredit. La sentenza ha respinto tutti i motivi di ricorso incidentale presentato dalla Compagnia delle Isole, confermando la legittimità dell'offerta avanzata dalla Società Navigazione Siciliana.

Compagnia delle Isole Spa è controllata al 60 per cento da Mediterranea Holding di Navigazione (partecipata dalla Regione Sicilia), da Lauro.it (5 per cento), da Isolemar (5 per cento), da Damivar Eolia Navigazione Srl (20 per cento) e da altri azionisti minoritari.

Piano Logistica si fa in quattro! Spedapi Milano: Giachino attento a richieste Paese

Paolo Federici

MILANO - Bisogna dare atto a Bartolomeo Giachino (ex sottosegretario al Trasporti ed attuale presidente della Consulta per l'Autotrasporto) di essere attento alle richieste del Paese.

Finalmente, infatti, sono state pubblicate le prime misure di attuazione del Piano della Logistica (vedi anche "Il Messaggero Marittimo" del 31 Maggio scorso) e qualcosa (di ciò che anche noi come Spedapi avevamo suggerito) traspare. Intanto la presa di coscienza dell'importanza della Logistica (l'Olanda, tanto per fare un esempio, sulla logistica e lo sviluppo portuale di Rotterdam ed aeroportuale di Amsterdam ci ha costruito la sua ricchezza!). «Una recente ricerca - si legge nella relazione della Consulta - afferma che nel prossimo decennio il mercato logistico europeo crescerà a ritmo esponenziale, ma nessuno tra i principali hub stimati in espansione, si colloca in Italia, a meno che non interveniamo tempestivamente».

Quindi bisogna darsi una mossa.

Risolvendo i problemi dei «tanti aspetti della inefficienza logistica che costa al nostro sistema economico e produttivo, oltre che una ridotta competitività settoriale, una minore crescita complessiva del Paese».

La relazione sintetizza e stigmatizza molti dei punti che Spedapi ha sintetizzato e stigmatizzato in passato, a cominciare dalla necessità di una maggiore efficienza del sistema logistico e doganale.

Ed ecco dunque le prime misure, suddivise in quattro punti:

- L'apertura dello "sportello unico doganale" (era e rimane il primo punto del Piano della Logistica. Se vogliamo dirla tutta sono però anni che se ne parla. Quindi un po' di pessimismo sulla effettiva messa in opera... permance!), per superare, finalmente, le inefficienze che contaddistinguono il sistema Italia. La relazione lo dice chiaro: «il costo di tali inefficienze è stato quantificato in almeno due miliardi di euro annui (ma se consideriamo i traffici persi a favore dei porti del Nord Europa supereremmo i 5 miliardi di euro) ».

- La regolarizzazione della "distribuzione urbana delle merci", migliorando l'efficienza dei veicoli mediante l'uso di carburanti e sistemi di alimentazione sostenibili, ottimizzando le prestazioni della catena logistica multimodale e puntando sull'uso efficiente delle infrastrutture grazie ai sistemi di gestione informatizzata del traffico. Con la creazione di "piattaforme logistiche per il prelievo/recapito di merce e corrispondenza all'interno di aree Ztl".

- Un cambiamento epocale sarà quello teso a convincere gli operatori italiani a vendere (all'estero) non più sulla base del "Franco fabbrica" ma passare al "Franco destino". Il trasporto è stato visto, spesso e volentieri, come un costo assimilabile ad una tassa, mentre invece dovrebbe diventare un'opportunità di guadagno "anche" per le aziende esportatrici (e sicuramente se il "controllo" del trasporto viene mantenuto in Italia, a beneficiarne saranno aziende di trasporto italiane e quindi l'intera economia nazionale!). E poi "il tema del franco fabbrica e franco destino incide notevolmente sulla competitività del sistema Paese negli scambi internazionali, così come risulta dagli indici di misurazione

della Banca Mondiale”.

La commissione arriva a suggerire questa norma per convincere gli esportatori al cambio di tendenza:

Ipotesi di norma: “Al fine di migliorare la competitività del sistema paese, le imprese produttrici di beni che, in relazione alla compravendita degli stessi destinati all’esportazione, per il loro trasferimento facciano ricorso alle clausole Dap (Delivered at place of destination) Ddp (Delivery duty paid) Dat (Delivered at terminal) Cif (Cost insurance and freight) Cfr (Cost and freight) Cpt (Carriage paid to) anziché alla clausola Exw (Ex works) come definite negli Incoterms (ed. 2010), hanno diritto ad un contributo a carico dell’erario nella misura di: 2% per un valore delle merci esportate pari a 100.000 euro, 1,5 % per un valore delle merci esportate pari a 200.000 euro, 1% per un valore delle merci esportate superiore a 200.000 euro.

Le somme spettanti possono essere recuperate entro 60 giorni dalla data di consegna al destinatario finale, utilizzando il credito d’imposta usufruibile con compensazione in F24”.

- La riduzione dei viaggi di ritorno a vuoto e dei tempi attesa al carico e allo scarico. Troppi camion viaggiano vuoti sulle nostre strade ed autostrade. Un sistema di coordinamento permetterebbe di ottimizzare i “ritorni” a vuoto: nell’era di internet basta un semplice portale di scambio per gestire al meglio la questione. Si dice, nella relazione, che “i servizi telematici di supporto all’autotrasporto dovranno porre in grado gli autotrasportatori di dialogare con operatori logistici e gestori delle infrastrutture portuali, interportuali, ferroviarie e aeroportuali, in linea con la strategia comunitaria di promozione dei Sistemi di Trasporto Intelligenti”.

L’aspetto negativo è che in Italia l’80% delle merci viaggiano a mezzo camion... quindi bisognerà pensare al potenziamento della ferrovia e delle “Autostrade del mare”, ma certo per questi punti non possiamo sperare in una soluzione immediata (e piangere sul latte versato, ormai non serve più a niente).

Cosimi: per le crociere occorre collaborazione pubblico-privato

LIVORNO - Durante lo svolgimento del convegno dedicato a "Seatoland" - il progetto europeo che intende migliorare le interconnessioni portuali - svoltosi martedì a Palazzo Rosciano, è intervenuto nel tardo pomeriggio anche il sindaco di Livorno, Alessandro Cosimi.

Il sindaco ha voluto precisare i ruoli che competono alle istituzioni pubbliche ed agli operatori, rivolgendo un invito al mondo delle imprese: «Se la strada intrapresa è quella della condivisione di un progetto che consenta a Livorno di rispondere alla crescente domanda di crociere, allora dobbiamo ragionare in un'ottica di collaborazione reciproca tra pubblico e privato».

«Le crociere sono un asset fondamentale per il porto di Livorno. Le istituzioni pubbliche - ha aggiunto Cosimi - devono poter fare la loro parte: sia sviluppando le infrastrutture sia favorendo una programmazione degli accosti che tenga conto delle reali potenzialità del mercato crocieristico. Ma il nostro impegno, del Comune e dell'Autorità portuale, si ferma qui. Dopo di che, spetta alle imprese assumere un ruolo decisivo nella direzione di uno sviluppo solido e duraturo del nostro territorio. Potremo rispondere meglio ai cicli congiunturali negativi solo rilanciando un nuovo protagonismo di tutti gli attori della scena, ma se non c'è un percorso condiviso non si va da nessuna parte».

In aumento nei porti Usa il traffico merci all'import

WASHINGTON - (M. B.) Secondo l'ultimo report mensile Global Port Tracker, pubblicato martedì dalla National Retail Federation ed Hackett Associates, il volume delle merci importate attraverso i principali scali degli Stati Uniti, aumenterà del 4,8% nel mese di Giugno rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, con una previsione di crescita anche nei mesi successivi.

«Le vendite al dettaglio sono aumentate durante 22 mesi consecutivi, e queste proiezioni indicano una ulteriore crescita nei prossimi due anni» ha dichiarato Jonathan Gold, vice president della "Nrf", il quale ha inoltre precisato che «i numeri delle merci non sono correlati direttamente ai numeri delle vendite, ma sono un indicatore di quanto i rivenditori credono di poter vendere».

Gli scali statunitensi presi in considerazione dal Global Port Tracker (Long Angeles / Long Beach, Oakland, Seattle, Tacoma, New York / New Jersey, Hampton Roads, Charleston e Savannah) hanno movimentato 1,23 milioni di teu nel mese di Aprile, l'ultimo mese per il quale sono disponibili i dati. Ciò rappresenta una crescita del 3,9% rispetto al precedente mese di Marzo, ed un incremento dell'1,5% nei confronti di Aprile 2011.

Per il mese di Maggio, il rapporto stima un traffico in import di 1,29 milioni di teu (+ 0,5% annuo), a Giugno è previsto un movimento di 1.310.000 teu, (+ 4,8%). A Luglio, invece, sono previsti 1.360.000 teu, (+ 2,5%); Agosto a 1.420.000 teu (+ 7,3%); a Settembre 1,45 milioni di teu (+ 9%) ed infine, nel mese di Ottobre sono attesi 1.530.000 teu (+ 19,9%) rispetto al risultato insolitamente basso dello scorso anno.

I contenitori importati nella prima metà del 2012 dovrebbero ammontare a 7,3 milioni di teu, il 2% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il totale per il 2011 è stato di 14,8 milioni di teu, + 0,4% nei confronti del 2010 che segnò 14,75 milioni di teu. National retail Federation prevede per il 2012 una crescita delle vendite al dettaglio del 3,4% per un valore di 2.530 miliardi di dollari.

Lo scorso mese il traffico delle merci nel porto di Singapore è cresciuto dell'1,2%

Nei primi cinque mesi del 2012 l'incremento è stato dell'1,0%

Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dal porto di Singapore è ammontato a 45,5 milioni di tonnellate, con un incremento dell'1,2% rispetto a 45,0 milioni di tonnellate nel maggio 2011. Il traffico di merci containerizzate è stato di 28,7 milioni di tonnellate (+7,2%) con una movimentazione dei container pari a 2.793.000 teu (+8,6%). Le merci convenzionali hanno totalizzato 2,2 milioni di tonnellate (+19,3%). Il traffico delle rinfuse ha registrato flessioni sia nel comparto delle rinfuse petrolifere, che sono ammontate a 13,6 milioni di tonnellate (-10,4%), sia in quello delle rinfuse non petrolifere, che sono diminuite del 13,6% a 1,0 milioni di tonnellate.

Nei primi cinque mesi del 2012 il porto di Singapore ha movimentato complessivamente 224,2 milioni di tonnellate di merci, con una progressione dell'1,0% rispetto a 221,9 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-maggio dello scorso anno. Nel settore dei container il traffico è stato di 133,8 milioni di tonnellate (+6,5%) con una movimentazione dei container pari a 12.929.900 teu (+6,9%). Le merci convenzionali sono aumentate del 12,3% a 12,0 milioni di tonnellate. Le rinfuse petrolifere sono calate dell'11,2% a 71,0 milioni di tonnellate, mentre le rinfuse non petrolifere sono cresciute del 32,7% a 7,4 milioni di tonnellate. (JM)

MOL ritirerà temporaneamente o definitivamente dal mercato da 10 a 20 rinfusiere Capesize

Le navi verranno demolite o poste in disarmo

Il gruppo armatoriale giapponese Mitsui O.S.K. Lines (MOL) ha annunciato oggi la decisione di demolire o porre in disarmo temporaneo da 10 a 20 navi portarinfuse Capesize quale misura per fronteggiare il trend negativo del mercato. L'iniziativa segue la demolizione di quattro rinfusiere e la temporanea messa in disarmo di altre 10 navi realizzate nel corso del 2011.

MOL ha spiegato che sinora il gruppo ha posto in demolizione rinfusiere Capesize dell'età di almeno 23 anni, mentre ora manderà alla demolizione navi dell'età di almeno 15 anni. Attualmente il programma della compagnia prevede la demolizione di cinque navi entro il marzo 2013. Inoltre MOL prevede che di porre in disarmo circa 10 navi per un periodo da sei mesi ad un anno.

Hamburg Süd, CCNI, CSCL, Hanjin e HMM potenziano i servizi Asia-Messico/West Coast Sud America

Continueranno ad essere offerte due linee

Le compagnie di navigazione Hamburg Süd, CCNI (Compañía Chilena de Navegación Interoceánica), China Shipping Container Lines (CSCL), Hanjin Shipping e Hyundai Merchant Marine (HMM) potenzieranno entro la fine di agosto i loro servizi di linea che collegano l'Asia con il Messico e la costa occidentale del Sud America.

Nella linea Sling 1 saranno impiegate dieci portacontainer della capacità di 4.500-5.700 teu (attualmente vengono utilizzate 11 navi da 5.500). Da questo mese la rotazione del servizio tocca i porti di Shanghai, Ningbo, Shekou, Hong Kong, Busan, Manzanillo (Messico), Lazaro Cardenas, Callao, Iquique, Puerto Angamos, Valparaiso, Keelung. Dal prossimo agosto la rotazione diventerà la seguente: Keelung, Hong Kong, Shekou, Xiamen, Ningbo, Shanghai, Busan, Manzanillo (Messico), Lazaro Cardenas, Callao, Iquique, Puerto Angamos, Valparaiso, Keelung.

Nella linea Sling 2 saranno immesse 11 portacontainer da 5.500 teu (attualmente vengono impiegate dieci navi da 3.100-4.500 teu). Da questo mese la rotazione del servizio scala Keelung, Hong Kong, Xiamen, Ningbo, Shanghai, Busan, Manzanillo (Messico), Balboa, Buenaventura, Guayaquil, Puerto Angamos, Valparaiso, San Vicente, Manzanillo (Messico), Busan, Shanghai. Dal prossimo agosto la rotazione toccherà Shanghai, Ningbo, Yantian, Hong Kong, Busan, Manzanillo (Messico), Balboa, Buenaventura, Guayaquil, Puerto Angamos, Valparaiso, San Vicente, Manzanillo (Messico), Busan, Shanghai.

Domani la nuova giunta comunale genovese deciderà sul via libera ai cantieri del Terzo Valico

Il vicesindaco Bernini: da domani si potranno iniziare i lavori. Dall'opposizione: nella maggioranza - denuncia Musso - c'è una nuova coalizione che si oppone all'opera

Domani la giunta comunale di Genova deciderà sulla consegna delle aree per l'insediamento dei primi cantieri del Terzo Valico ferroviario che dovrà collegare il capoluogo ligure con la pianura padana. Di fatto si tratterà di un momento della verità per la nuova giunta guidata dal sindaco Marco Doria dopo l'ordine del giorno che presenta una richiesta di moratoria dei lavori per il Terzo Valico che è stata avanzata dal capogruppo della Federazione della Sinistra Antonio Bruno e che è stata sottoscritta ieri anche da quattro consiglieri comunali di maggioranza.

Il vicesindaco, Stefano Bernini, ha confermato che l'azienda vincitrice dell'appalto da domani potrà iniziare i lavori che dureranno alcuni anni. «Restiamo convinti - ha dichiarato Bernini - dell'utilità per Genova del Terzo Valico ferroviario. Qui non siamo nel caso dell'alta velocità Torino-Lione. Siamo nel caso di un valico ferroviario che va ad aggiungersi ad altri insufficienti anche tecnicamente. Una nuova galleria ferroviaria è la scelta meno impattante per il territorio. La posizione del sindaco e della giunta è quella di mantenere fede agli impegni assunti nel programma con gli elettori. Sul Terzo Valico era chiara la posizione a favore dell'opera, non ci sono motivi perché ci sia un cambiamento».

Quanto alla posizione dei consiglieri che avevano chiesto la moratoria, Bernini ha aggiunto: «ci ha sorpreso che sia stata buttata lì come una scena di teatro anziché essere oggetto di un dialogo e di un confronto all'interno della maggioranza».

Lunedì Bernini aveva effettuato un sopralluogo ai cantieri del Terzo Valico insieme con l'assessore alle Infrastrutture della Regione Liguria, Raffaella Paita. Quest'ultima aveva rilevato la positiva collaborazione con l'amministrazione comunale: «finalmente - aveva dichiarato Paita - i cantieri per il Terzo Valico e per la strada a mare di Cornigliano stanno partendo. Monitoreremo attentamente per recuperare tempi e ritardi, dialogando con i cittadini per creare consenso intorno ad opere decisive per lo sviluppo della città e della regione, grazie anche alla collaborazione con il Comune che si sta dimostrando ottima».

Le differenti opinioni sulla necessità di realizzare l'infrastruttura ferroviaria all'interno della giunta comunale sono state evidenziate da Enrico Musso, ex candidato sindaco ora all'opposizione: «sul Terzo Valico - ha rilevato - i genovesi assistono in questi giorni a uno sconcertante spettacolo: contro la mozione che ne chiede la moratoria, firmata dai quattro consiglieri comunali della Lista Marco Doria, scende in campo Marco Doria medesimo, che assicura come già domani la giunta darà il via libera ai lavori per i primi cantieri. Non si capisce - ha sottolineato Musso - se i fedelissimi di Doria abbiano improvvisato il coup de théâtre della moratoria, prendendo in contropiede il loro stesso referente, o se si tratti invece di una commedia delle parti, in cui ciascuno interpreta un suo ruolo. Ciò che è certo è che un sindaco eletto sulla base di due programmi distinti, quello doriano e quello del Pd, più istituzionale, rischia di ricadere più volte in questo impasse».

«È sotto gli occhi di tutti - ha concluso Musso - che contro quest'opera, sostenuta da tempo dal primo partito della coalizione di maggioranza, si è costituita una nuova coalizione, una sub-maggioranza in seno alla maggioranza stessa: il Movimento 5 Stelle, Sel, lista Doria e Federazione della Sinistra marciano uniti contro il Pd, ed è facile prevedere che non saranno pochi gli argomenti

su cui questa sub-maggioranza sostituirà quella ufficialmente eletta. A dispetto della promessa governabilità di Genova».

Il presidente dell'Autorità Portuale di Genova, Luigi Merlo, ha confermato l'assoluta necessità di realizzare l'opera: opporvisi - ha spiegato - equivale a «fare un assist per i porti del Nord Europa». «È legittimo - ha precisato Merlo - che il consiglio comunale discuta su ogni cosa, e che vi possano essere opinioni contrarie. Ma è preoccupante il fatto che non vi sia la consapevolezza che quest'opera è significativa per lo sviluppo e la difesa del lavoro. Pregiudicare quest'opera è come fare un grande assist ai porti del Nord Europa che vogliono entrare nel nostro mercato».