

SU MEREDITH DNA DI SOLLECITO

Svolta a Perugia, tracce sul reggisenese

LUGARO a pagina 8



I LIGURI SONO PIU' RICCHI

Il reddito pro capite viaggia verso i 21 mila euro. Ma i consumi crescono solo del 3,3%

CRESCI a pagina 13

Oggi "Piccola enciclopedia del gusto"
Il 32° volume della collana, con le ricette e i consigli per cucinare i classici della tradizione e i piatti più creativi
Con Il Secolo XIX a 3,90 euro

ANDREA MORANDO
SALDI
GENOVA | CHIAVARI | RAPALLO | S.MARGHERITA

L'INCHIESTA SUL MULTIPURPOSE

Porto, ecco i verbali che accusano Novi

Il pm: concussione. Il presidente: «Una vendetta di Messina»

MARCO MENDUNI e FERRUCCIO SANSÀ

GENOVA. «Articolo 317 codice penale». È scritto così sul registro degli indagati della Procura di Genova. In una parola sola: concussione per la gara del Multipurpose, per la quale erano già fioccate contestazioni di turbativa d'asta. A mettere in fibrillazione il mondo economico-finanziario genovese è soprattutto il nome di due degli indagati: Giovanni Novi, presidente dell'Autorità portuale, e Sergio Maria Carbone, avvocato tra i più noti non solo in città, professore universitario, già presidente di Finmeccanica e della società per le aree di Cornigliano.

Ma all'indagine sulla procedura di assegnazione delle concessioni per il Multipurpose se n'è

aggiunta un'altra, che potrebbe essere ancora più clamorosa, su una somma di denaro pagata «a titolo di indennizzo» dall'Autorità portuale alla Compagnia Unica: 1,8 milioni di euro divisi in due tranche. Un fascicolo per ora senza indagati. I pm confermano: «Stiamo indagando».

Novi e Carbone sono stati interrogati a settembre dal pm Walter Cotugno, convocati di prima mattina negli uffici della polizia giudiziaria e non a Palazzo di Giustizia. La trascrizione di quegli interrogatori è ora arrivata sul tavolo del pool di magistrati che si occupa dell'inchiesta: il procuratore aggiunto Mario Morisani, lo stesso Cotugno ed Enrico Zuca.

SEGUE >> 2
SAMUELE CAFASSO e FRANCESCO FERRARI >> 3 e 4



Il terminal Multipurpose di Genova nel 2005, quando la Culmv vi lavorava sotto la supervisione dell'Autorità

LA NOMINA

Vincenzi allo scontro sui moli

Il sindaco di Genova scrive a Bianchi: pronta a dimettermi se la nomina all'Autorità portuale non rispetterà la legge

GENOVA. La battaglia è all'ultimo atto e il gran finale prevede fuochi d'artificio. Oggi il consiglio dei ministri potrebbe nominare il presidente dell'Autorità portuale di Genova e ieri, in Liguria, sono volati gli stracci. In una lettera spedita al ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, il sindaco Marta Vincenzi (che però smentisce l'esistenza della missiva) si sarebbe lamentata delle eccessive interferenze sulle scelte del governo, dicendosi pronta a presentare ricorso contro scelte non gradite e minacciando di chiedere la verifica dei criteri di nomina e del curriculum dei candidati.

MARI >> 15

L'INCONTRO

Il Papa bacchetta Veltroni

«Roma affonda in un gravissimo degrado», ha detto il Pontefice gelando i vertici romani di Regione, Provincia e Comune

BOCCONETTI >> 6

FIORONI A GENOVA

No a classi di geni o somari

Il ministro dell'Istruzione bocchia le iniziative genovesi che puntano a radunare da una parte gli studenti migliori e dall'altra quelli con minori attitudini

BONOMETTI >> 10

IL CASO

Moggi opinionista per un sito cattolico

«Petrus» ingaggia il protagonista di Calciopoli: «Nessuno più competente, per quanto ci riguarda è un galantuomo»

CIMBRICO >> 38

SCONTRI AL PORTO DI CAGLIARI

Rifiuti, la Liguria si piega

Burlando accoglie la richiesta di smaltire mille tonnellate, ma non nella discarica di Scarpino. «Un gesto politico dovuto»

GENOVA. Non arriveranno alla discarica di Scarpino, ma entreranno in Liguria. Il presidente della Regione, Claudio Burlando, ha dovuto piegarsi alla richiesta del premier Romano Prodi: accogliere mille tonnellate di rifiuti provenienti dalla Campania, invece delle 5.000 tonnellate chieste in un primo momento. «Un gesto più politico che di sostanza - spiega - al quale non ci si poteva sottrarre». L'immondizia corrisponde, secondo il calcolo dell'assessore all'Ambiente Franco Zunino, a non più di 35-50 camion. La protesta monta nelle regioni che hanno detto subito di sì alla richiesta di smaltire i rifiuti di Napoli. Cariche in serata al porto di Cagliari, dove i manifestanti non volevano far sbarcare la prima nave carica di immondizia. Bufera in consiglio comunale a Genova.

GRILLO, MARI e un commento di CLAUDIO CAVIGLIA >> 5 e 21

>> L'AUTO MENO CARA DEL MONDO: 1.700 EURO



Si chiama Nano, è indiana e sarà in vendita da settembre al prezzo di 1.700 euro. L'utilitaria più economica del mondo, per ora esclusa dal mercato italiano, è l'ultima nata del gruppo Tata. Velocità massima: 80 chilometri l'ora SERVIZIO >> 13

LA PRIMA DELLA "MANON" AL CARLO FELICE VISTA DALLA BUCA DELL'ORCHESTRA

CON OREN FRA SPIFFERI E COMPLETTI

PAOLO CRECCHI

«P OLENTA! Cotechino!». Il maestro Riccardo Frizza impugna la forchetta e il soprano Davinia Rodriguez intona l'ouverture, tagliere di salumi lombardi, per non rimpiangere la prima: «Auguro al maestro Oren un successo. Io e mia moglie siamo a mangiar fuori».

Sono le 20.30 e al Carlo Felice va in scena la Manon, Frizza è al tavolo d'angolo di una trattoria bresciana, cenera al lume di candela con il soprano-consorte Davinia Rodriguez, spagnola, bellissima: fa freddo? «Fuori, sì. Dentro c'è un calduccio meraviglioso».

Nella buca dell'orchestra del Carlo Felice il calduccio latita, il gelo che impediva di fare le prove non è svanito nel nulla assieme al direttore. Fa fre-

scolino. Però sul podio c'è Daniel Oren, il maestro con la maiuscola, l'uomo idolatrato dai musicisti più capricciosi e bravi d'Italia, il primo giudizio è di Frizza e il secondo di Oren. Loro, stasera, si giocano tutto. Vorrebbero il fuoriclasse israeliano a dirigerli sempre e soprattutto vorrebbero disfarsi di Gennaro Di Benedetto, il sovrintendente in discussione malgrado abbia ancora tre anni di contratto. Di Benedetto è nel mirino perché non cede al ricatto dei sindacati sempre

più voraci, come insinuano i suoi sostenitori? Oppure perché non è in grado di organizzare un programma di livello con pochi soldi e tanta fantasia, come lo rimproverano i detrattori?

«Ave, sera gentile, che discendi / col tuo corteo di zeffiri / e di stelle». Ecco: ci si mette anche Puccini con gli zeffiri, che saranno pure venti leggeri ma intanto evocano l'oggetto del contendere, qua in buca, l'inconveniente che ha portato alla clamorosa fuga del maestro Frizza.

Un problema serio o un pretesto infantile? E come ha fatto l'orchestra a prepararsi in due giorni, se prima non riusciva a concentrarsi per colpa del gelo? Riccardo Frizza: «I musicisti non erano pronti perché hanno provato poco, io non dico di più».

SEGUE >> 17
GRASSI e ROSASCO >> 17

VERTICE UNIONE

Prodi promette: meno tasse per le famiglie e rilancio

Il ministro dell'Economia Padoa-Schioppa, però, avverte: bisognerà trovare le risorse



ROMA. Una «riduzione concreta del carico fiscale a vantaggio dei salari e dei redditi bassi», ma anche sviluppo. Al vertice di maggioranza, Romano Prodi è stato molto chiaro: il taglio delle tasse si farà ma i salari devono crescere con la produttività. Tesi condivisa da Montezemolo, capo di Confindustria. Ma Padoa Schioppa avverte: «Le risorse non ci sono ancora».

LOMBARDI >> 6

INDICE

in primo piano...	2	genova	23
attualità	5	lettere e città	29
politica	6	album	31
dal mondo	7	agenda	32
cronache	8	spettacoli	33
liguria	11	cinema e teatri	34
economia	13	televisione	36
marittimo	15	sport	37
cultura e spettacoli	17	genova sport	40
lettere e rubriche	20	affari	42
commenti	21	meteo - lotto	43



SALUTEIN MOVIMENTO
Fitness & Nutrition Counseling

SCRIVICI UN SMS AL 349 1574074
CON IL TUO PESO, ALTEZZA, ETÀ E SESSO
RICEVERAI SENZA IMPEGNO E GRATUITAMENTE I NOSTRI CONSIGLI

MANGIATO TROPPO DURANTE LE FESTE?
CHIAMACI! TI RIMETTEREMO IN FORMA...

VIA DANTE, 2 INT. 9 (2° piano) - PALAZZO DELLA BORSA - 16121 GENOVA
TEL. 0106801234 - 3491574074 - michi@saluteinmovimento.com
www.saluteinmovimento.com

BUFERA SUL PORTO

Ottobre 2003

Revoca della concessione del terminal Multipurpose a "Consorzio Multipurpose". La Compagnia Unica non opera più come terminalista, in ossequio alle direttive Ue. L'Autorità portuale avvia le procedure per la riassegnazione delle aree.



Aprile 2004

Operazione spezzatino: le aree del Multipurpose, secondo un piano elaborato dall'Autorità portuale ascoltati i terminalisti, vanno ai seguenti operatori privati: Gruppo Messina, Tirrenia, Genoa Distriport, Terminal Frutta, Centro Servizi Derna. Il gruppo Msc, in pole position per l'assegnazione secondo il piano d'impresa chiesto dall'Authority, rinuncia in cambio di garanzie sulla futura assegnazione di Calata Bettolo.



Gennaio-Dicembre 2005

In attesa dei nuovi terminalisti, sulle aree del Multipurpose continuano a operare gli uomini della Culmv sotto la supervisione dell'Autorità portuale: è la cosiddetta gestione transitoria, per cui in seguito la Compagnia Unica chiederà un rimborso all'Autorità portuale lamentando extracosti per 1.843.000 euro.



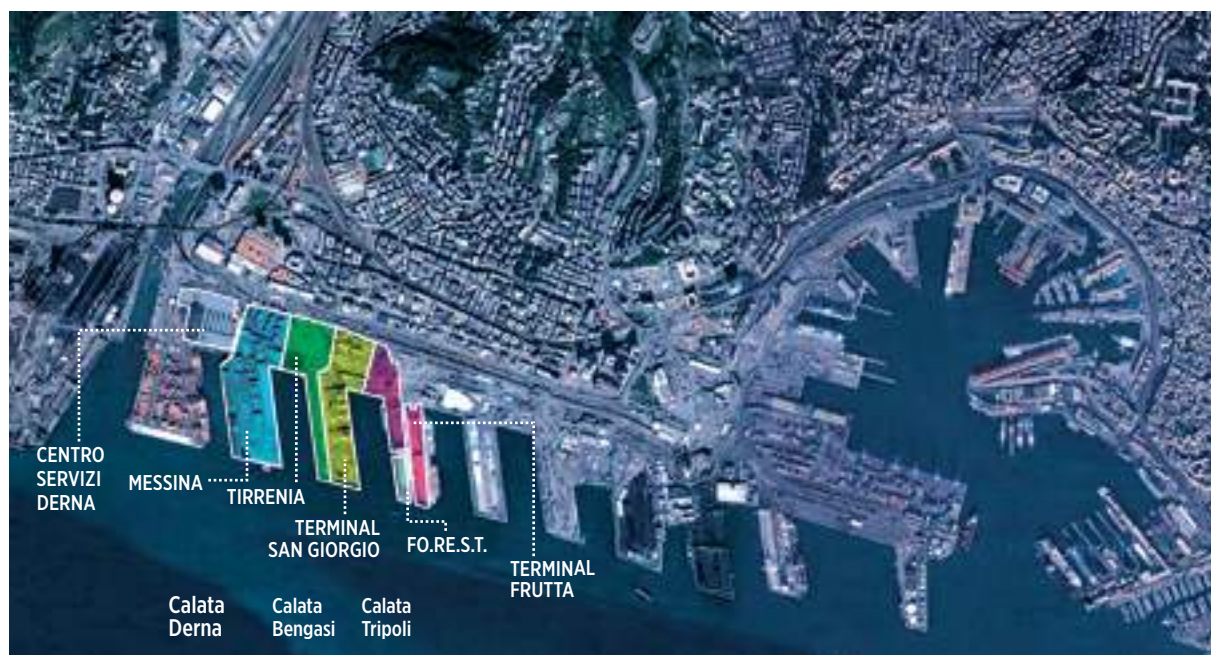
Novi nel mirino dei pm

Indagato per concussione insieme all'avvocato Carbone per la gara Multipurpose

dalla prima pagina

Il ventaglio delle accuse adesso comprende anche la concussione. L'ipotesi di reato si è aggiunta alle precedenti: Novi e Carbone sono indagati anche per turbativa d'asta, falso e truffa per la vicenda Multipurpose di Sampierdarena. Queste ultime ipotesi sono condivise con altri personaggi di primo piano del panorama portuale cittadino: da Aldo Grimaldi, storico armatore genovese, ad Alessandro Carena, ex segretario generale dell'Autorità portuale. È un'inchiesta che potrebbe trasformarsi in un terremoto per il mondo portuale genovese. Inchiesta partita dalla famosa, contestatissima gara per l'assegnazione del Multipurpose, ma che, come raccontano gli stessi investigatori, «si sta dividendo in mille rivoli».

IFILONI principali dell'indagine fino a oggi sono due. Per il secondo capitolo, quello che riguarda la Compagnia Unica, finora non ci sono ancora indagati, ma presto, molto presto, potrebbero esserci novità. Per quanto riguarda la concussione, le iscrizioni sul registro sono già arrivate. Come sono arrivati i magistrati a ipotizzare un'accusa tanto pesante, che prevede pene tra i 4 e i 12 anni soltanto per la concussione? L'affidamento delle concessioni per il Multipurpose è un capitolo tortuoso e complesso. Ma può essere così riassunto: nell'ottobre 2003 Giuliano Gallanti, allora presidente dell'Autorità portuale, decide di indire una gara per il terminal Multipurpose, un vero e proprio tesoro per gli operatori marittimi non soltanto genovesi (e non solo italiani). Ma Gallanti è al termine del mandato e proprio quando la rosa dei nomi si comincia a restringere ecco che nella cabina di comando dell'Autorità arriva Giovanni Novi. Intanto in pole position per l'assegnazione degli spazi è la Msc di Gianluigi Aponte, il secondo operatore mon-



diale del settore. Gli altri concorrenti, quasi tutti genovesi, sono schiacciati dalla potenza del colosso. Ma a questo punto ecco la sorpresa: Aponte decide di ritirarsi e tra gli altri concorrenti spunta l'ipotesi di un accordo per dividersi gli spazi e fare contenti tutti. Una soluzione che in sé sarebbe consentita dalla legge. Ma che, secondo l'accusa, è stata inquinata da accordi, pressioni, esclusioni sospette. A richiamare l'attenzione degli inquirenti, tra l'altro, era stato un ricorso dell'armatore Bruno Musso che non aveva partecipato alla gara. Già, perché l'ipotesi di accordo nata dopo la rinuncia Msc comprendeva tra i beneficiari anche un altro operatore estraneo alla gara: la Tirrenia. Di qui le proteste di Musso, l'annullamento della procedura e l'inizio delle indagini. Il reato, condito secondo gli investigatori, dalla truffa e dal falso, sarebbe avvenuto a questo punto. Sostengono

gli inquirenti: dopo la rinuncia di Aponte, Novi, Carbone e Carena si sarebbero adoperati per ottenere il ritiro dalla gara di alcuni operatori. Non solo: Novi, Carbone e Carena avrebbero cercato di far rientrare tra i concessionari degli spazi anche la Tirrenia. Perché? È proprio questo che hanno chiesto i finanziari e il pm a tutte le persone sentite come indagati o come persone informate dei fatti. L'accusa di turbativa d'asta nasce anche da diversi elementi che i pm ritengono di essere in grado di dimostrare: primo, la rinuncia di Aponte potrebbe essere stata concordata con la concessione all'armatore partenopeo di Calata Bettolo. Uno scambio sul filo della licità, ma ancora tutto da dimostrare. Ancora: Carbone e Carena, come loro stessi ammettono (pur essendo certi di poter spiegare il loro comportamento ai magistrati), hanno preso contatti con alcuni partecipanti alla gara per dissuaderli.

Ecco, questo sarebbe il punto essenziale, il comportamento che integrebbe l'ipotesi di reato. Come dice l'articolo 353 del codice penale: «*Chiunque, con violenza o minaccia, o con doni, promesse, collusioni o altri mezzi fraudolenti, impedisce o turba la gara nei pubblici incanti o nelle licitazioni private per conto di pubbliche Amministrazioni, ovvero ne allontana gli offerenti, è punito con la reclusione fino a due anni*». Nel caso di chi è incaricato dell'asta, però, la pena può essere aumentata fino a cinque anni. Resta il reato più grave: la concussione, appunto, che, vista la pena prevista potrebbe superare - in caso di condanna definitiva - anche i limiti dell'indulto. A portare il pm Cotugno a scrivere sulla copertina del fascicolo anche l'articolo 317 del codice penale è un'affermazione di Ignazio Messina, sentito in qualità di testimone. È l'armatore, dicono in Procura, la parte

lesa del reato. In sostanza: Giovanni Novi, come lui stesso ha ammesso negli interrogatori, decide di fare entrare Tirrenia nella partita del Multipurpose e comunica questa sua intenzione alle società che devono dividersi gli spazi. Già su questo sono tutti d'accordo, nessuno nega.

IL PUNTO è un passaggio rimasto inizialmente quasi inosservato: Novi - sembra sostenere Messina, ma via via lo confermano anche gli altri testimoni sentiti sin dal luglio dello scorso anno - avrebbe posto come condizione alla concessione degli spazi l'ingresso di Tirrenia.

Una decisione, afferma più di un testimone, assolutamente non gradita, ma accettata come un'imposizione che non poteva essere discussa. Spiega Aldo Spinelli, uno dei più noti imprenditori portuali ai pm: «La situazione in porto era ed è tale che ho vissuto le mie scelte come obbligate, anche se sembrano incongrue dal punto di vista imprenditoriale».

Questa la ricostruzione della Procura. Che, se provata, configurerebbe il reato di concussione: «*Il pubblico servizio che, abusando della sua qualità e dei suoi poteri costringe o induce taluno a dare o promettere indebitamente, a lui o ad un terzo, denaro od altra utilità, è punito con la reclusione da quattro a dodici anni*».

Ma Giovanni Novi e Sergio Maria Carbone respingono gli addebiti, anche attraverso i loro legali (Cesare Manzitti per Novi, Corrado Pagano e Stefano Savi per Carbone), e sono convinti: «Dimostreremo anche con i documenti alla mano che tutte le accuse nei nostri confronti non hanno alcun fondamento».

MARCO MENDUNI
menduni@ilsecoloxix.it

FERRUCCIO SANSA
sansa@ilsecoloxix.it



NOVI: IL VERBALE

«Quel patto non fu un'idea mia»

Interrogato dal pm il presidente dell'Autorità portuale insiste: «Non ho ingannato nessuno»

GENOVA. È il 10 settembre 2007, Giovanni Novi viene interrogato nella sede della polizia giudiziaria. Davanti a lui il pm Walter Cotugno. Sono le 9,30. «Fu Carena che evidenziò l'opportunità di invitare a rinunciare tre soggetti indicati per evitare il rischio di ricorsi. Si offerse di chiamare lui direttamente Pastorino e Thermocar ed io glielo lasciai fare. Quanto invece al Prof. Carbone io non gli chiesi mai di chiamare Stc. Lo stesso Carbone tuttavia mi disse di avere chiamato, su richiesta diretta di Carena, il Prof. Munari (che era in rapporti di conoscenza con il proprietario di Stc) per ottenere una rinuncia da Stc, che effettivamente rinunciò. Non so spiegare perché non si trovino in atti le rinunce».

«Ho appreso dell'esistenza di quei tre concorrenti "minori" proprio poche settimane dopo il mio insediamento, mi venne richiesto da uno dei concorrenti in particolare da Aldo Grimaldi un incontro presso i suoi uffici. L'incontro avvenne il primo marzo 2004 alle ore 19.30. Consegnandomi il memo Grimaldi mi disse che aveva già ottenuto una generica approvazione da parte degli altri. A quel punto cominciai a pensare che forse era possibile accontentare tutti. Parlai così della questione e di quanto mi aveva proposto Grimaldi con il Prof. Carbone e con il Dott. Carena. Grimaldi mi chiese di non dire a nessuno che quella proposta veniva da lui. Per questo motivo io non dissi da dove partiva l'idea e la presentai a Carena e a Carbone come un'idea mia. Non ho mai evidenziato neppure in comitato portuale che l'idea partiva da Grimaldi».

«L'idea di inserire Tirrenia tra i soggetti dell'accordo nacque esclusivamente da me soprattutto in relazione alla delibera del Comitato Portuale che invitava il Multipurpose e gli operatori portuali del bacino di Sampierdarena ad assicurare il mantenimento dei traffici ro-ro svolti da Tirrenia. Ho chiesto sia a Carbone che all'Avv. Busnelli del servizio legale la legittimità di un accordo tra i concorrenti che comprendesse anche Tirrenia ricevendo ampie rassicurazioni da Carbone e per la verità qualche titubanza da Busnelli».

«Chiesi anche all'ammiraglio Pollastrini (vice Presidente del Comitato Portuale) e al Prof. Pericu, sindaco di Genova, membro del Comitato Portuale e noto amministrativista il consenso sull'operazione. In effetti le perplessità nel Comitato Portuale del 7 aprile 2004 del sindaco Pericu non furono relative all'operazione in sé ma solo sulla futura assegnazione al Consorzio Grimaldi dell'area che sarebbe derivata dal riempimento della Calata Bettolo».

«Più volte Carbone ha detto a me e ai cinque partecipanti all'accordo e ai loro avvocati che doveva trattarsi di un'iniziativa spontanea loro... Dai colloqui che ho avuto con Aponte ricordo che mi aveva evidenziato che tra il Compendio Bettolo e quello Multipurpose preferiva il Bettolo ma che non avrebbe rinunciato al Multipurpose se non gli veniva garantito il Bettolo».

GLI INTERROGATORI

Gli imprenditori: «Obbligati ad accettare l'accordo»

Il segretario generale dell'Autorità portuale Carena: «Evidentemente in quel periodo abbiamo fatto un po' di confusione»

GENOVA. Questa è la prima parte dei verbali di interrogatorio dei magistrati e della Guardia di Finanza nell'ambito dell'indagine aperta dalla procura della Repubblica sulla gara per il Multipurpose.

Sergio Maria Carbone, avvocato, consulente dell'Autorità Portuale. Secondo l'accusa avrebbe, tra l'altro, cercato di indurre un concorrente della gara per il Multipurpose a ritirarsi.

«Avevo ricevuto notizia dal dottor Carena che le domande presentate da Stc, da Pastorino e da Thermocar (i partecipanti "minori" alla gara per il Multipurpose, ndr) non avrebbero avuto comunque alcuna possibilità di accoglimento. Io non ho verificato nelle carte se ciò corrispondeva a verità ma ho preso per buona la valutazione del Dott. Carena che è un tecnico assai competente. A questo punto ricordo che in un colloquio con il Presidente Novi e il Dott. Carena emerse l'opportunità di ottenere delle rinunce: in particolare premeva al Presidente Novi garantire la "pace sociale" portando in porto l'accordo che a quel punto era sostanzialmente raggiunto, premeva invece al Dott. Carena semplificare le procedure: in particolare a fronte dell'incertezza che sussisteva in merito al fatto che ci trovassimo in una procedura di gara ini-

ziata nell'ottobre 2003 e di un'altra parallela finalizzata alla conclusione di accordi sostitutivi, si valutò comunque utile passare attraverso delle rinunce espresse dei concorrenti rimasti fuori dall'accordo».

«Confermo di avere evidenziato al Dott. Novi che era possibile arrivare all'accordo, da parte dell'Autorità Portuale, anche con Tirrenia, purché vi fosse un'istanza da parte di tutti e cinque e che poi tale istanza fosse approvata dal Comitato Portuale, organo competente. Non so dire perché in atti tutto questo non sia esplicitato in modo chiaro, ma devo precisare che come è evidente, non solo non ho redatto io i vari atti ma non mi sono naturalmente interessato di verificare la loro compatibilità con la mia ricostruzione giuridica».

«Devo dire che in, quel periodo avevo appena iniziato il mio rapporto di consulenza con l'Autorità Portuale che era stato interrotto circa dieci anni prima ed era ripreso proprio in quei giorni. Per questo motivo ero molto attento a non travalicare i limiti del rapporto di consulenza e a non mettermi a controllare gli atti degli Uffici».

Alessandro Carena, segretario generale dell'Ap. Avrebbe preso contatti con due concorrenti della gara per spingerli a desistere.

«In relazione alla gara Multipurpose sono stato membro della commissione di gara. Ricordo che ci furono numerose esclusioni e rinunce. Alla fine rimasero quattro concorrenti partecipanti alla gara. In effetti non abbiamo chiuso la procedura di gara

con la graduatoria che indicasse il vincitore. Prima che potessimo fare la graduatoria e indicare il vincitore ci fu un accordo fra i quattro soggetti. Devo dire che 14 concorrenti furono invitati a trovare un accordo dal Presidente Novi, dal Professor Carbone (che era consulente del Presidente Novi) e da me. Non ricordo se ci fu un provvedimento di revoca della procedura concorsuale, non credo».

«Prendo atto che alcuni dei 4 concorrenti riferiscono di essere stati contattati da me per cercare un accordo. È vero anche se forse non ho partecipato alla totalità degli incontri di questa "trattativa". Mi rendo conto adesso, riferendo questi fatti, della inopportunità e stravaganza della richiesta ai concorrenti, da parte di un membro della commissione di gara, di rinunciare alle domande. Non c'era malafede da parte mia evidentemente in quel periodo abbiamo fatto un po' di confusione».

«Mi si evidenzia che era più facile e meno pericoloso escludere i soggetti ma stretti dai tempi abbiamo probabilmente fatto molta confusione. Mi rendo conto che l'inserimento di Tirrenia era insostenibile rispetto alla procedura di gara ma io da una parte ho seguito le indicazioni del Presidente Novi confortato dal fatto che anche il Professor Carbone seguisse tuffa la vicenda, dall'altra ho cominciato a ragionare come se la vicenda concorsuale si fosse ormai avviata su un binario morto».

Ignazio Messina, armatore, secondo i pm sarebbe vittima della con-

cessione: «costretto» ad accettare la concessione di spazi a Tirrenia, pena l'azzeramento della concessione.

«Ricordo che una volta mio nipote Ignazio che si occupava della questione, da quanto mi disse (io non ero presente) che dall'Autorità Portuale fu proposta una ripartizione che inseriva tra i soggetti destinati a ricevere le concessioni anche Tirrenia. Noi non eravamo particolarmente contenti di questo fatto ma ritenemmo opportuno accettare la ripartizione proposta. A seguito di quella ripartizione ci fu effettivamente rilasciata la concessione verso, credo, tra l'ottobre e il novembre del 2004».

Aldo Spinelli, imprenditore portuale.

«Per cause che non ritengo stia a me spiegare Msc decise di rinunciare. Altri concorrenti rinunciarono anch'essi fino a che non rimanemmo in quattro e cioè Centro Servizi Derna, Terminal Frutta, Terminal San Giorgio e Messina. Non fummo noi ad accordarci per spartirci l'area ma fu invece l'Autorità Portuale nelle persone di Carena e Novi a proporre una ripartizione delle aree che però comprendeva anche Tirrenia che non aveva fatto domanda. Tirrenia non ha propri dipendenti che effettuano operazione portuali e si serve integralmente della Compagnia a cui appalta il servizio. Certamente io che ero partito avendo più del 50 per cento di tutto ed avevo rinunciato per "quieto vivere": avevo fatto richiesta per 40.000 mq. e ne avevo ottenuto solo 20.000 perché 50.000 erano andati alla Tirrenia che

non aveva neppure fatto domanda, non ero per niente con ten to. Sempre per quieto vivere ho deciso di acconsentire lo stesso a questa spartizione. Mi rendo conto che le varie mie scelte sembrano del tutto incongrue dal punto di vista imprenditoriale ma la situazione in porto era ed è tale che il le ho vissute come scelta obbligata».

Franco Pecorini, a.d. di Tirrenia di Navigazione, società che si serve per gran parte delle sue operazioni dei servizi della Culmv.

«Nei primi mesi del 2004 mi chiamò l'ingegner Stagnaro, che è uno dei due direttori generali, dicendomi che era appena stato chiamato da Carena e che Msc e Grimaldi si erano ritirati e che quindi c'era la possibilità per noi di aver un'area. Mi disse di essere stato convocato da Carena in Autorità Portuale a Genova per discutere di un riparto con altri terminalisti».

«Al di là dei canoni e delle cauzioni abbiamo versato circa un milione di euro all'Autorità Portuale di Genova. Non ricordo se ci fu detta una motivazione precisa sulla base sulla quale ci fu chiesta tale somma. Ricordo che per quello che ci fu detto il fine era quello di indennizzare il precedente concessionario. In effetti non vedo il motivo giuridico a fondamento di tale richiesta, però per Tirrenia in quel momento avere la concessione era qualche modo necessaria e anche sotto il profilo economico l'operazione era vantaggiosa, anche tenuto conto dell'esborso del milione di euro».

M.MEN - F.S.A.

BUFERA SUL PORTO

Marzo 2007

Su ricorso del gruppo Grendi, il Tar della Liguria giudica nulle le concessioni rilasciate per il Multipurpose nel 2004. Tirrenia, sostengono i giudici, non poteva avere alcuna area in concessione poiché non aveva risposto al precedente bando di gara.



Settembre 2007

Dopo mesi di indagine, la Procura di Genova sente il presidente dell'Autorità portuale Giovanni Novi e il suo consulente legale Sergio Maria Carbone come indagati nell'ambito dell'inchiesta sulle concessioni in porto. Tra i capi di imputazione, riguardanti la vicenda Multipurpose, c'è la turbativa d'asta e la concussione



In Procura si indaga sui 2 milioni alla Culmv

I magistrati vogliono fare luce sui fondi dati alla Compagnia per la gestione Multipurpose

GENOVA. Che i rapporti tra l'attuale presidente dell'Autorità portuale Giovanni Novi e il leader dei camalli, Paride Batini, siano ottimi - anzi, idilliaci - non è mistero per nessuno. L'imprenditore di successo giunto allo scranno più alto di Palazzo San Giorgio e lo storico console della Culmv: Batini chiede la proroga della presidenza Novi, quest'ultimo si dice dispiaciuto di aver finito il mandato «perché con la Compagnia abbiamo lavorato e collaborato sempre bene, in modo costruttivo, e mi sento perciò un po' un traditore nei loro confronti a lasciare proprio adesso». Un'intesa inossidabile, insomma.

In Procura a Genova, però, c'è anche chi pensa che vi sia qualcosa da approfondire sui rapporti tra Autorità portuale-Compagnia. Più precisamente, incuriosiscono gli investigatori quei 1.728.000 euro che Palazzo San Giorgio si è impegnato a versare alla Culmv nel dicembre 2006 per i «maggiori costi sostenuti dalla Compagnia» nel 2005, periodo di gestione transitoria del Multipurpose da parte dell'Autorità portuale. Sono soldi dovuti perché a quel tempo la Compagnia, dice l'Authority, pur di mantenere i traffici nel porto di Genova lavorò su queste aree sostenendo costi aggiuntivi che nessuno le ha mai ripagato.

Per convincere il Comitato portuale a versare quei soldi, il presidente Novi dovette faticare sette camicie, con delibere bocciate, testi limati, richieste di pareri all'Avvocatura di Stato. E forti dubbi di legittimità da parte di diversi membri del Comitato. Gli stessi dubbi, evidentemente, che devono aver colto gli investigatori quando si sono imbattono nelle carte. Lo conferma, al *Secolo XIX*, una fonte accreditata in Procura: «È una faccenda che non ci piace per niente. Stiamo già indagando anche su questo». Ed è l'ultima svolta, clamorosa, dell'indagine sul porto che ha finora coinvolto soprattutto imprenditori e funzionari di Palazzo San Giorgio, presidente compreso.

NON STUPESCA che, al dunque, i nodi giungano al pettine quando si parla del terminal Multipurpose: a lungo regno incontrastato della Compagnia Unica, che qui ha svolto anche il ruolo di terminalista prima che la Ue intimesse lo sfratto in ossequio alle leggi sulla concorrenza, è oggi il buco nero del porto di Genova. Su questo pezzo di porto indaga la magistratura con capi di imputazione che vanno dalla concussione alla turbativa d'asta, il Tar ha dichiarato illegittime le concessioni assegnate nel 2004 e gli imprenditori genovesi continuano a

scannarsi per pochi metri quadrati di terreno, senza trovare mai un accordo. C'è dell'altro, però: più che altrove, sostiene qualche imprenditore sotto stretta garanzia di anonimato, qui si fa sentire forte il potere della Compagnia. Difficile che si muova qualcosa senza l'accordo con Batini. Nei mesi scorsi era stata avanzata anche l'ipotesi di trasformare quest'area in banchina pubblica, senza concessioni a terminalisti privati. Idea che piaceva molto al presidente del porto Giovanni Novi, così come al presidente della Regione Claudio Burlando. Poiché a Genova, escludendo il settore rinfuse, l'unico soggetto titolato a fornire manodopera è proprio la Culmv, in un certo senso sarebbe stato un ritorno al passato. Poi l'ipotesi è tramontata. Rimane il fatto che le attuali concessioni sono state bocciate dal Tar e, in attesa del giudizio del Consiglio di Stato, il porto non trova pace. L'intesa tra privati che prevede la creazione di una nuova società mista tra Grendi e Tirrenia per gestire una parte del terminal, e che potrebbe mettere tregua alla battaglia giudiziaria, è finita da mesi nei cassetti dell'Autorità portuale. Giovanni Novi dice che non la vuole portare in Comitato perché sarebbe subito bocciata. Il perché, non lo spiega. Ma è un dato di fatto che Grendi usi poco personale della Compagnia.

Ma non è certo il Multipurpose l'unico caso in grado di spiegare l'affiatamento tra Novi e Batini, per cui quando uno è attaccato (solitamente il primo), il secondo si premura di difenderlo. Un dato, più di altri, racconta il ruolo della Culmv a Genova: nessuna società fornitrice di manodopera, a parte la Pietro Chiesta per il carbone, per regolamento interno all'Autorità portuale può fornire manodopera sui moli. La Compagnia, dopo aver raggiunto il minimo storico di soci nel 1996-97, con 650 persone, oggi ne conta più di 1.080.

I CAMALLI si sono sempre sentiti, a ragione, un pezzo importate della storia del porto. E a quel ruolo non vogliono rinunciare. Ancora oggi il loro è un contributo prezioso, per la regolarità della vita portuale. Garantiscono i cosiddetti picchi di lavoro, cioè danno man forte ai dipendenti dei terminal nei momenti di maggior traffico. Di fatto, al Sech e al Vte, i due maggiori terminal, garantiscono un terzo delle attività lavorative complessive. Tanto basta a mantenere in equilibrio i conti della Culmv. Ma i soldi del rimborso, andavano effettivamente dati alla Compagnia? E, nel caso, era l'Autorità portuale a doverli scucire o qualche



TERMINAL MULTIPURPOSE	
Periodo : Gennaio 2005/Dicembre 2005	
1) RICAVI Fatturato	4.700
2) COSTI	6.543
RISULTATO	-1.843

La Compagnia Unica è in possesso di tutta la documentazione di dettaglio comprovante i dati susposti, che verrà fornita se richiesta.



Dall'altro lato, con particolare prudenza, dovrebbe verificare la sussistenza e l'entità dei costi aggiuntivi sostenuti dalla Compagnia Unica per la realizzazione del predetto obiettivo.

I DUBBI DEL COMITATO
La delibera per l'assegnazione dei fondi fu molto contrastata: alcuni membri del Comitato portuale nutrivano forti dubbi di legittimità

>> LA LETTERA

Tre febbraio 2006: la Compagnia Unica chiede il rimborso all'Autorità portuale per gli extracosti sostenuti durante la gestione provvisoria del Multipurpose

terminalista, ma fornitore di manodopera sotto la supervisione dell'Autorità portuale. Per non perdere i traffici, è la tesi di Batini appoggiata dall'Autorità portuale, si lavorò sottocosto, in condizioni difficili, senza aumentare le tariffe. Di qui la richiesta di rimborso, letto, le giustificazioni che sono portate a supporto di una richiesta di questo genere, trattandosi tra l'altro di una somma ingente, non ci sembrano adeguate». Novi insiste: «È per il mantenimento del traffico che interessa tutto il porto di Genova». «Francamente non ci pare che la richiesta sia giustificata», ribatte Lenzi. La discussione continua per un po'. Alla fine si decide di prendere tempo. Se ne riparla ad aprile, dopo aver richiesto il parere dell'Avvocatura di Stato e aver acquisito materiale un po' più corposo per giustificare quei soldi. L'avvocatura di Stato dà parere favorevole: la Compagnia Unica ha diritto all'indennizzo se ha raggiunto l'obiettivo di mantenere i traffici nel porto in una situazione di difficoltà. L'Autorità portuale però, «con particolare prudenza, dovrebbe verificare la sussistenza e l'entità dei costi aggiuntivi sostenuti dalla Compagnia Unica per la realizzazione del predetto obiettivo».

>> IL PARERE

Primo aprile 2006: L'Avvocatura di Stato dà parere positivo all'erogazione del rimborso, ma chiede all'Autorità portuale di verificare attentamente l'entità

imprenditore privato? I verbali delle riunioni del Comitato portuale raccontano tutti questi dubbi. Ci sono volute tre sedute per approvare la delibera. La richiesta del rimborso arriva ufficialmente sui tavoli di Palazzo San Giorgio il 3 febbraio del 2006. Sono due paginette scarse, dove si spiega che nel 2005, causa lavori in corso in banchina e scarsa agibilità del terminal, la Compagnia ha sostenuto costi aggiuntivi. Il 2005 è l'anno della «gestione transitoria» del terminal: il Consorzio Multipurpose aveva dovuto lasciare in ossequio alle leggi Ue, perché la Compagnia Unica non poteva essere soggetto fornitore di manodopera e terminalista allo stesso tempo. In attesa dei nuovi operatori la Compagnia continua a lavorare. Non come

I PROTAGONISTI

PARIDE BATINI

IL "RE" DEI CAMALLI AMICO DEL PRESIDENTE



*** PARIDE Batini, storico leader dei camalli genovesi, console della Compagnia Unica, è uno dei personaggi più influenti della vita

portuale genovese. Negli ultimi anni ha risollevato le sorti della vecchia Culmv, ripianando forti perdite di bilancio. È uno dei pochi sostenitori del presidente dell'Autorità portuale Giovanni Novi: «È un galantuomo, amico dei lavoratori», dice. Contattato dal *Secolo XIX*, ieri Batini ha preferito non rispondere alle domande dei giornalisti.

SERGIO M. CARBONE

IL SUPER-ESPERTO IN MATERIE MARITTIME



*** SERGIO Maria Carbone, 66 anni, è uno degli avvocati più conosciuti di Genova, soprattutto per la sua esperienza in ambito marit-

timo. Professore di diritto Internazionale e Marittimo, titolare di uno dei maggiori studi legali cittadini, in passato ha ricoperto innumerevoli cariche. Tra le altre: presidente di Finmeccanica, membro del consiglio della Società per le Aree per Cornigliano, nonché vice-presidente del Genoa (epoca Spinelli) insieme con il suo amico e collega Andrea D'Angelo.

ALESSANDRO CARENA

L'EX SEGRETARIO CACCIATO DA NOVI



*** SANDRO Carena, dirigente dell'Autorità portuale. Fu nominato segretario generale dell'ente da Giovanni Novi, contro il volere

dell'allora presidente della Regione Sandro Biasotti. Ben presto, però, i rapporti fra i due diventarono insostenibili. Dopo un lungo braccio di ferro, nel settembre 2005 Carena (considerato da Novi troppo vicino agli operatori portuali) fu costretto a dimettersi e ad accettare la presidenza dell'aeroporto Cristoforo Colombo. Oggi Carena è responsabile per la logistica e le ferrovie dell'Autorità portuale.

GIOVANNI GIULIO NOVI

IL BROKER MARITTIMO "PRESTATO" AL PORTO



*** GIOVANNI Giulio Novi, di professione broker marittimo, è considerato uno degli imprenditori di maggiore successo dello shipping gene-

vese. Nel 2004, al termine del secondo e ultimo mandato di Giuliano Gallanti, su indicazione degli enti locali fu nominato presidente dell'Autorità portuale. Da allora è entrato in collisione con molti operatori, ma ha mantenuto il sostegno politico di Regione e Comune, almeno fino all'elezione di Marta Vincenzi. Il mandato di Novi scade a febbraio. Solo Batini ha chiesto una proroga di «alcuni mesi».

LA STORIA DEL TERMINAL PIÙ CONTESO DI GENOVA

Quattro anni di risse. E di progetti inattuati

Dalla resa di Gallanti al proliferare di ricorsi: mai un pezzo di porto era stato al centro di una vicenda così complicata

GENOVA. È il 23 gennaio 2004 quando Giuliano Gallanti getta la spugna. Gli operatori locali non vogliono che il Multipurpose sia assegnato a Msc, colosso italo-ginevrino dei container interessato a sbarcare a Genova, e lui - presidente dell'Autorità portuale con ancora pochi mesi di regno davanti - non se la sente di tentare lo strappo in Comitato portuale: decide una proroga di sessanta giorni,

e passa così nelle mani del suo successore Giovanni Novi l'intricata vicenda. Tutto il resto, è conseguente: gli accordi più o meno leciti tra operatori, lo spezzettamento del terminal in tante piccole parti, le recriminazioni al Tar e l'annullamento delle concessioni. Si trattava, allora, di dare un'adeguata sistemazione a Msc, uno dei primi operatori globali, nel porto di Genova e, allo stesso tempo, non scontentare tutti quegli operatori locali che volevano uno spazio al sole, pur piccolo, sulle banchine. Novi promette di trovare l'accordo che accontenta tutti e mette gli uffici al lavoro. Che, il primo aprile, uno schema d'intesa in effetti lo presentano: è lo spez-

zato Multipurpose, con Msc che passa la mano in attesa di avere Calata Bettolo e cinque operatori, Tirrenia, Centro Servizi Derna (Spinelli), Terminal Frutta, Messina e Genoa Districtport (Scerni-Gavio) che si dividono i 245.000 metri quadrati in questione. Come si è raggiunto questo accordo, in maniera lecita o meno, è oggetto di indagine della magistratura. Sono oggetto di cronaca, invece, le seguenti peripezie che questo pezzo di porto ha dovuto sopportare: un periodo di gestione transitoria - il 2005 - i traffici che a lungo hanno arrancato, la decisione del Tar di annullare le concessioni, l'attuale fase di stallo. Msc, intanto, è il grande escluso: da

anni attende di sbarcare a Genova e gli osservatori più attenti si chiedono quanto questo costi al porto in termini di traffici persi. Calata Bettolo, infatti, è una chimerica: dove ora c'è il mare, secondo il piano regolatore portuale del 2001 dovrebbe sorgere un grande terminal per i container. Ma i lavori di tombamento non sono partiti a causa di ricorsi e controricorsi tra le diverse ditte in gara per l'appalto: difficile che l'opera diventi realtà prima di cinque anni, anche se la battaglia legale è terminata. E dire che Novi aveva garantito per tempi brevi: massimo tre anni, sosteneva in un'intervista del 1° aprile 2004, e Msc sarà a Genova.

BUFERA SUL PORTO

«Io indagato? So chi mi ha denunciato: Messina e Negri»

Accusato di turbativa d'asta e concussione il presidente Novi attacca: ho recuperato 14 milioni



Il presidente Giovanni Novi

GENOVA. «Indagato per turbativa d'asta? Lo sapevo. La concussione non mi risulta... ma non mi meraviglia. So da dove nasce la denuncia, da quegli operatori portuali vicini all'ex segretario generale dell'Autorità Portuale, Alessandro Carena. Messina e Negri mi accusano da anni». Giovanni Novi non sembra scomporsi più di tanto di fronte alle accuse dei magistrati. La sua voce rimane impassibile anche quando comincia ad attaccare frontalmente, quando lancia accuse pesantissime. Gli obiettivi vanno da Negri a Messina, dal Vte all'ex segretario dell'Autorità Portuale Alessandro Carena. Una figura si salva: è Paride Batini, che Novi difende senza esitazioni.

«Guardate - sostiene Novi - che in Porto c'erano molti operatori che pagavano poco o niente. Noi abbiamo cercato di sanare questa situazione, così l'Autorità ha recuperato 14 milioni di euro».

Vuole fare nomi e cognomi?

«La situazione peggiore era al Vte. Per una parte degli spazi pagavano il dieci per cento del dovuto. E per il resto c'era una sottofatturazione diffusa. Ecco... non abbiamo scoperto una fatturazione per un importo superiore... ce n'erano soltanto di inferiori».

Presidente, però adesso lei è accusato di concussione, turbativa d'asta, falso e truffa...

«Immaginavo che potesse finire così. L'inchiesta nei miei confronti è cominciata quando ho mandato via il segretario generale, Carena, e subito c'è stata una levata di scudi da parte degli operatori portuali, in particolare Negri e Messina. Hanno cominciato ad attaccarmi attribuendomi fatti gravissimi anche alla televisione. Era inevitabile che arrivasse la magistratura, ma io dimostrerò di aver agito in modo trasparente. Ho rotto antichi equilibri in porto, ho spazzato via vecchi privilegi. Per questo adesso mi attaccano».

Ma i Messina non erano suoi amici?

«Eccome. Forse si aspettavano da me un trattamento favorevole e quando hanno visto che invece non guardavo in faccia nessuno hanno cambiato atteggiamento. Guardi... mi ricordo un episodio in particolare: i Messina mi chiesero di eliminare i "guardiafuochi" (gli addetti della Santa Barbara addetti alla prevenzione degli incendi, ndr). Sono 140 persone molto qualificate.

All'inizio non capivo perché Messina volesse eliminarli e assumersi quel servizio. Bè... due anni prima i guardiafuochi avevano denunciato Messina per presunte irregolarità».

Va bene, presidente, ma alle accuse della Procura che cosa risponde?

«Guardi che noi con la magistratura abbiamo lavorato benissimo. Vedete... in porto c'erano molte questioni da chiarire per quanto riguarda le aree demaniali. Le grosse irregolarità le abbiamo messe a posto noi. Quelle minori le ha scoperte l'autorità giudiziaria. Ma, ripeto, abbiamo lavorato insieme, fianco a fianco».

Adesso, però, lei è indagato tra l'altro per concussione e turbativa d'asta. Vuole rispondere alle accuse... punto per punto?

«Va bene».

Partiamo dalla famosa gara per il Multipurpose. Perché avete in-

sistito tanto per fare entrare Tirrenia nel gruppo dei concessionari?

«Già dagli atti del Comitato Portuale del 2003 risulta che si era deciso di concedere degli spazi a Tirrenia».

Però secondo qualcuno lei avrebbe sostanzialmente "imposto" Tirrenia. Di qui, probabilmente, l'accusa di concussione.

«Macché imposto. Non è vero, ho cercato semplicemente di risolvere un problema che esisteva da tempo, come dimostrano gli atti dell'Autorità».

Ma c'è anche l'accusa di turbativa d'asta. E ci sono quei contatti di Carena e Carbone con alcuni concorrenti...

«La Tirrenia è stata ammessa nel Multipurpose nonostante non avesse partecipato alla gara, ma è perfettamente lecito. Ecco, qualcuno sostiene che io avrei taciuto questo elemento. Anche qui, però, basta riguardarsi gli atti. E dopo l'accordo il Comitato Portuale ci ha anche applaudito».

Poi, però, l'operatore Bruno Musso ha fatto ricorso. E ha vinto.

«Musso e Spinelli due anni dopo la gara hanno cominciato a stare stretti negli spazi che occupavano. E Musso ha presentato ricorso al Tar. Ma il Consiglio di Stato deve ancora decidere l'appello. Non ha ancora vinto».

Lei è stato nominato quando in Regione c'era il centrodestra. Ora, dopo quattro anni, si trova contro gli operatori, mentre a difenderla c'è il console Paride Batini. Non le sembra un paradosso?

«No. Batini mi difende perché dice che ho fatto le cose per bene. Ha capito che sono una persona onesta. Per questo ci intendiamo».

FERRUCCIO SANSÀ

“

I NEMICI CHE REMANO CONTRO Ho rotto equilibri in porto, spazzato via vecchi privilegi. Per questo adesso mi attaccano

“

IL FEELING CON L'AMICO FIDATO Batini mi difende perché ha capito che sono una persona onesta. Per questo ci intendiamo

Il terminalista: insulti di cui dovrà rispondere

Rapporti tesi con il leader di Palazzo San Giorgio: «Lo avevo avvertito: basta con le accuse. Lo citerò in tribunale»

GENOVA. «Se il signor Novi ha detto certe cose, giuro che stavolta ne risponderà in tribunale. Lo avevo avvertito: basta con le accuse generiche, con gli insulti gratuiti. Evidentemente non ci eravamo capiti». È raro sentire Luigi Negri, titolare del Sech e presidente dei terminalisti, alzare la voce. Questa volta lo fa. «Basta, c'è un limite a tutto. E questa volta Novi lo ha superato. Come può affermare liberamente certe cose? Se c'è un responsabile di quello che sta succedendo in Procura è lui, non certo gli operatori. Se non ritira quello che ha detto, giuro che lo denuncio. E sia chiaro che intendo andare fino in fondo».

Dottor Negri, è vero che, dopo le dimissioni forzate di Carena, da parte degli imprenditori, e in particolare sua e di Messina, c'è stata una levata di scudi contro Novi?

«Mi viene da ridere. Di quale levata di scudi stiamo parlando? Credo, e mi dispiace dirlo, che Novi abbia fatto ancora una volta un po' di confusione».

Novi sostiene di avere eliminato gli antichi privilegi esistenti in porto e di essere stato, per questo, attaccato da voi operatori.

«È una menzogna clamorosa. L'ennesima, peraltro. È stato lui, per buona parte del suo mandato, a gettare fango sugli imprenditori. Lo ha fatto decine di volte, quasi sempre in pubblico: in televisione, sui quotidiani, addirittura dalle pagine della rivista dell'Autorità portuale, *Sailing List*. Una storia allucinante, alla quale tutti fecero fatica a credere. Per mesi Novi si è divertito a dipingerci come un covò di disonesti, di gente che non pagava i canoni, o che pagava cifre irrisorie. Tutte accuse chiaramente indimostrabili. Ma quando gli abbiamo chiesto

di smetterla, di uscire allo scoperto facendo nomi e cognomi, non lo ha mai fatto. La cosa non mi sorprende».

A quell'appello, in realtà, Novi rispose dicendo che avrebbe parlato solo con i magistrati.

«Ecco, appunto. Sono curioso di sapere cosa ha raccontato ai magistrati. Ad oggi mi sembra di avere capito che la posizione più delicata sia proprio la sua. Ci sarà un motivo...».

Irregolarità sulle concessioni stanno emergendo un po' dappertutto, a Genova.

«Sì, ma sono cose di poco conto. In massima parte si parla di autorizzazioni rilasciate al posto di concessioni. Questione di forma, non di sostanza. I problemi maggiori, se non mi sbaglio, stanno emergendo sul terminal Multipurpose. E, guarda caso, riguardano l'attività del presidente. Allora, mi chiedo, chi aveva ragione? Chi accusava indistintamente gli operatori portuali, o chi, invece, invitava Novi a essere più cauto nelle sue esternazioni?».

L'inchiesta riguarda anche molti imprenditori.

«Non c'è un solo terminalista genovese indagato per turbativa d'asta, truffa o concussione. Sfido chiunque a dimostrarlo».

Parliamo di Multipurpose. Un filone dell'inchiesta riguarda il risarcimento alla Compagnia unica.

«Ah sì? Guardi, dovrei rivedere le carte. Ricordo che Batini chiese all'Autorità portuale quel risarcimento motivandolo, fra l'altro, con una serie di lavori effettuati sul terminal. Se devo essere sincero per ricordo nemmeno come votai, in Comitato. Ci fu un parere favorevole dell'Avvocatura dello Stato, questo è sicuro. Ma anche in questo caso voglio essere trasparente: se il Comitato ha commesso un errore, se quei soldi non erano dovuti alla Compagnia, sono pronto a pagare per lo sbaglio che abbiamo fatto. Non faccio parte di quella categoria di persone che scappano di fronte alle proprie responsabilità».

FRANCESCO FERRARI



Luigi Negri (Assiterminal)

Sava

Esempio su Alfa 147 Progression 1.6 TS 105 CV 3 porte - Prezzo di listino € 17.790,00 (chiavi in mano, I.P.T. esclusa) - Prezzo promozionale inclusi ecoincentivi € 13.950,00 (chiavi in mano, I.P.T. esclusa) - Anticipo zero - Durata 72 mesi - 72 rate da € 246,50 (comprensive della copertura Prestito Protetto e Antifurto Identificativo). Spese gestione pratica € 250,00 + bolli - T.A.N. 4,99% - T.A.E.G. 6,05%. Salvo approvazione SAVA. Ecoincentivi validi in caso di usato da rottamare, per le vetture immatricolate entro il 31/1/2008. Offerta non cumulabile con altre iniziative in corso. L'immagine della vettura ha valore puramente indicativo. Maggiori informazioni dai Concessionari aderenti all'iniziativa. Consumi (litri/100 km) ciclo combinato: 5,8 (1,9 JTD) 120 CV) - 8,9 (2,0 T.Spark). Emissioni CO₂ (g/km): 153 (1,9 JTD) 120 CV) - 211 (2,0 T.Spark).

Alfa InfoMore
00 800 2532 0000

Non esistono più sogni irrealizzabili

Alfa 147 da 13.950 euro
con 3.840 euro di ecoincentivi Alfa Romeo
e in più finanziamento in 6 anni con anticipo zero

Alfa 147



Biauto GENOVA - Via Renata Bianchi, 76 - Tel. 0106480325
GENOVA - Viale Brigata Bisagno, 68R - Tel. 0105955046
Show Room: CHIAVARI (GE) - Via Parma, 53 - Tel. 0106480340
www.biauto-genova.alfaromeo.com

Spazio
GENOVA
Via Piave, 5
Tel. 01037041

Rossostile
SAVONA - Via Nizza, 18 R
Tel. 019 230121
www.rossostile.alfaromeo.com

Prestigio Rosso
CAIRO MONTENOTTE (SV)
Via Brigate Partigiane, 13 C/D - Tel. 019507941
www.prestigiorosso.alfaromeo.com