

BUFERA SUL PORTO

I Messina sfidano Novi

«Siamo disponibili a un confronto pubblico sui presunti favori a nostro vantaggio»

GENOVA. «Sfidiamo pubblicamente Giovanni Novi a fare un esempio, uno solo, dei trattamenti di favore che il nostro gruppo avrebbe ottenuto, o semplicemente richiesto all'Autorità portuale. Se davvero è convinto che ci sia stato qualcosa di poco chiaro, di illecito, abbia il coraggio di denunciarci. Ma se invece, come è nostra convinzione, le sue sono solo parole in libertà, lo informiamo che dovrà assumersi la piena responsabilità di quello che ha dichiarato».

Ignazio Messina e Andrea Gais fanno una premessa: dicono di voler parlare «a nome dell'azienda, e non a titolo personale». Sulla scrivania due copie del *Secolo XIX*. Evidenziate in giallo, alcune delle frasi rilasciate giovedì sera al nostro giornale da Giovanni Novi. Una, in particolare, non è andata già alla famiglia di armatori. «Il presidente insiste nell'affermare che, prima del suo arrivo, in porto c'erano situazioni di diffusa illegalità. Poi, parlando delle dimissioni di Carena, accusa noi e Luigi Negri di avere organizzato una "levata di scudi" nei suoi confronti, collegando questa fantasiosa reazione alla successiva inchiesta della Procura. Ecco, già a questo punto siamo obbligati a fare tre precisazioni. Primo: i nostri rapporti con Novi si sono deteriorati due mesi dopo la sua nomina, in occasione della famosa delibera sul Multipurpose, e quindi molto prima del "caso Carena". Secondo: se la magistratura ha aperto un'inchiesta sul Multipurpose non è certo per responsabilità nostra. Terzo: sostenere, o cercare di insinuare, che il nostro gruppo, in passato, abbia avuto o richiesto trattamenti di favore è un fatto di una gravità inaudita, del quale presto gli chiederemo conto». Breve inciso: fino ad oggi è stato Novi a chiedere conto a Ignazio Messina di altre dichiarazioni, per le quali l'armatore è stato rinviato a giudizio per diffamazione. «Ma questo è un altro capitolo. Che dimostra, tuttavia, la precisa volontà di Novi di personalizzare gli scontri, a ogni costo. Voglio ricordare che per

TRATTAMENTI DI FAVORE
Novi abbia il coraggio di fare in pubblico un solo esempio di un favore ottenuto da noi

IGNAZIO MESSINA
consigliere Messina Spa



Ignazio Messina (a sinistra) e Andrea Gais. La famiglia di armatori-terminalisti è al centro di una lunga querelle con il presidente del porto Giovanni Novi

ben due volte il presidente ha chiesto la mia testa a Confindarma, accusandomi di utilizzare il Comitato portuale per fini personali».

MA SONO sono ben altre, secondo i Messina, le responsabilità della presidenza Novi. La più grave? La gestione della vicenda Multipurpose. La stessa sulla quale si è concentrata l'attenzione della Procura. «Quella spartizione non andava bene a nessuno», ribadisce oggi Messina. D'accordo, ma alla fine tutti la accettarono. «Fu una forzatura. Noi, come altri, ci sentimmo obbligati a sottostare a quell'intesa. La situazione che si era creata era più o meno questa: o firmate, o si riparte da zero. Ma su que-

sta vicenda c'è un'inchiesta della magistratura in corso: preferiamo non dichiarare altro». C'è un altro capitolo, poi, a tenere alta la tensione nei rapporti fra Messina e Novi: quello dei "guardiafuochi". Ovvero del servizio di prevenzione di incendi (obbligatorio nel porto di Genova, per volontà dell'ex presidente dell'Authority Giuliano Gallanti) affidato alla cooperativa Santa Barbara. «Ci è costato un milione di euro in dieci anni raccontano i Messina - La cosa singolare è che Genova è l'unico porto in Italia ad avere sancito l'obbligatorietà di un simile balzello». Secondo Novi, però, ci sarebbe dell'altro: i "guardiafuochi", sostiene il presidente del porto, negli anni scorsi avrebbero de-

nunciato i Messina per alcune irregolarità. «Novi risponderà anche di questa affermazione, che non ci risulta corrispondere a verità», taglia corto Ignazio Messina.

EPPURE c'è stato un momento in cui l'antica, e mai rinnegata amicizia fra la famiglia Messina e Giovanni Novi avrebbe potuto ricomporsi. Fu nell'estate 2006, quando, presenti Claudio Burlando e Mario Margini, tutti i protagonisti della vicenda si ritrovarono attorno al tavolo della Regione Liguria. «Con sorpresa di tutti, Novi ci disse che avrebbe chiuso la "guerra" con noi se gli avessimo chiesto pubblicamente scusa», ricordano Messina e Gais. Ovviamente non se ne

fece nulla. Novi, a quel punto, decise di querelare Ignazio per diffamazione per alcune frasi pronunciate due mesi prima nel corso di una conferenza stampa. «Ma il problema vero - spiegano gli armatori - è che gli interventi previsti Piano regolatore portuale sui moli Ronco e Canepa non sono mai stati effettuati. E, come ben sa Novi, senza quelle opere la nostra azienda non può crescere. Ci chiediamo, anzi, come mai, nonostante il via libera del Consiglio superiore dei lavori pubblici sia arrivato quasi un anno fa, nel febbraio del 2007, nulla sia ancora stato fatto. Anche a questa domanda Novi è pregato di fornire una risposta».

FRANCESCO FERRARI

LA VICENDA



OCCUPAZIONE ABUSIVA

... L'INCHIESTA della magistratura, nelle mani del pm Walter Cotugno, ha preso avvio nell'aprile dello scorso anno per l'occupazione abusiva di aree demaniali del terminal Multipurpose e per la situazione irregolare in cui si trovavano i terminalisti dopo la sentenza del Tar del 21 marzo 2007 che, su ricorso del Gruppo Grendi, aveva dichiarato non valide e quindi nulle le concessioni assegnate dall'Autorità portuale. I primi a ricevere gli avvisi di garanzia furono cinque terminalisti: Messina, Spinelli, Scerni-Gavio, Tirrenia e Alfonso Clerici.

SPUNTANO GLI INDAGATI

... PER LA GARA Multipurpose vennero indagati per la sola turbativa Alessandro Carena, ex segretario generale dell'Autorità portuale, il presidente Giovanni Novi, il professor Sergio Carbone, consulente legale, e l'armatore Aldo Grimaldi. I primi interrogatori sono iniziati alla metà dell'anno scorso. Il pm, che ha convocato i testimoni e gli indagati negli uffici della polizia giudiziaria, ha prima ascoltato una serie di imprenditori, poi, dopo aver raccolto le loro dichiarazioni, le ha contestate a Giovanni Novi e al suo super consulente Sergio Maria Carbone.

I VERSAMENTI ALLA CULMV

... LA PROCURA vuole fare luce anche sui fondi alla Compagnia unica (Culmv), il cui leader è Parade Batin, storico esponente dei camalli genovesi, per la gestione del Multipurpose. Nel mirino degli investigatori sono finiti anche i 1.728.000 euro che l'Autorità portuale si è impegnata a versare alla Culmv nel dicembre del 2006 per gli extracosti sostenuti dalla Compagnia nel 2005, periodo di gestione transitoria del Multipurpose da parte dell'Autorità portuale. L'ipotesi di lavoro per ora ancora al vaglio degli inquirenti è il reato di truffa.

DOPO L'INCHIESTA DEL SECOLO XIX

Il presidente: o le istituzioni mi difendono o me ne vado

La minaccia è quella di lasciare il porto senza timoniere per almeno 45 giorni. Ma nessuna voce si è alzata in suo favore

GENOVA. «Se qualcuna delle istituzioni non mi difende in questa situazione, il 5 febbraio me ne vado, prorogatio o no».

Giovanni Novi è furibondo. Nello stesso giorno in cui si decidono i destini del porto di Genova, il presidente

uscite dell'Autorità portuale di Genova "si scopre" al centro di una bufera giudiziaria.

Novi ha appena letto il reportage del *"Secolo XIX"* sull'inchiesta per l'assegnazione del terminal Multipurpose. Dice di avere scoperto, evidentemente solo ora, di essere indagato anche per concussione. Dimentica, però, che la notizia della sua iscrizione nel registro degli indagati con questa ipotesi di reato era stata pubblicata dal *"Lavoro-Repubblica"* a pagina 7 il 13 dicembre 2007. Ai microfoni di Radio19, si mo-

stra visibilmente irritato. «Quello che pubblica il *Secolo* - sbotta Novi - è vergognoso. Abietto, come dice Piero Ottone. Hanno tirato fuori proprio ora una questione inesistente, perché io ho un avviso di garanzia solo per turbativa d'asta per il Multipurpose, punto e basta. Non mi risulta di essere indagato per concussione. Evidentemente come al solito c'è qualcuno che spinge in queste situazioni. Magari c'è timore, non so, che io possa rimanere, con qualche periodo di prorogatio. E siccome un po' di ordine in questo

porto io l'ho messo, questo è il risultato». E subito dopo, da Novi la minaccia di lasciare il porto di Genova senza timoniere per oltre un mese.

«La prorogatio - dice il presidente uscente dell'Autorità portuale - è una cosa quasi automatica perché se non si riesce a nominare il presidente in tempo, per qualsiasi motivo (perché poi ci sono ancora i passaggi alle commissioni di Camera e Senato) c'è una prorogatio di 45 giorni. C'è una cosa che devo dire e la dico adesso. Se qualcuno delle istituzioni non mi difende

in questa situazione io, il 5 sera, me ne vado, prorogatio o non prorogatio».

Un appello chiaro. Un vero e proprio ultimatum. Ma fino a tarda serata di ieri, dalle istituzioni non sono arrivate risposte a Novi. Nessuna voce si è alzata per difenderlo, o per pregarlo di restare. Il sindaco Marta Vincenzi e il presidente della Regione Liguria Claudio Burlando, interpellati dal *Secolo XIX*, non hanno voluto intervenire nel dibattito. Il presidente della Provincia di Genova Alessandro Repetto è stato irripetibile per tutta la giornata.

Comune di Brescia
FONDAZIONE CAB
SANTA GIULIA
UBI Banco di Brescia
Linea d'ombra
Brescia Musei
CAMERA DI COMMERCIO
Sponsor principale
Gruppo Euromobil



AMERICA!

Brescia, Museo di Santa Giulia
24 novembre 2007 - 4 maggio 2008

Una mostra che è anche la grande storia emozionata degli Indiani d'America dai Sioux agli Apache

Prenotazioni e informazioni
0422 429999 www.lineadombra.it

Con la fondamentale partecipazione di

Euromobil
Zalf
desirée
Metis
RCS Pubblicità
ARCTERIA

e con la partecipazione di

REX
METALWORK
WAVE

Con il contributo tecnico di grafiche antiga

GRUPPO PUBBLICITÀ
TULM
CICCHIMEDDA

Media partner
GIORNALE DI BRESCIA
Bresciaoggi
TELE TUTTO
msn
Windows Live

BUFERA SUL PORTO

Lotte di potere in banchina

La ricostruzione di una vicenda, iniziata nel 2003, che riflette scontri e miserie di Genova

GENOVA. Si chiama inchiesta Multipurpose. Ma gli intrecci, le polemiche, le denunce nate intorno a quei 245mila metri quadrati racchiudono tanto della Genova di oggi. Delle lotte di potere nel mondo economico-marittimo, della rete di rapporti inestricabile. E alla fine delle difficoltà di una città. Le accuse sul fascicolo sono concussione (da 4 a 12 anni di carcere), turbativa d'asta, falso e truffa. Gli indagati sono i vertici dell'Autorità portuale, a cominciare dal presidente uscente, Giovanni Novi per arrivare al suo più potente e prestigioso consulente, il professor Sergio Maria Carbone.

Un'inchiesta partita appunto dalla procedura dalla concessione di aree demaniali, il famoso o famigerato Multipurpose. Un'indagine che, però, si è subito divisa in tre filoni principali. Poi in altri sottofiloni. E non è ancora finita, perché gli inquirenti stanno scavando ancora. Eccoli i filoni principali: c'è prima di tutto la gara per la concessione, con il ritiro (indotto o meno, questo lo stabiliranno i magistrati) di alcuni partecipanti. Di qui l'accusa di turbativa d'asta.

C'È POI L'ACCORDO tra i restanti concorrenti. E qui bisognerà capire chi è la mente dell'operazione - in sé lecita - e perché alla fine entra in scena Tirrenia. Proprio su questo punto, sulle pressioni che alcuni armatori sostengono di aver ricevuto da Novi per concedere gli spazi a Tirrenia (che non aveva partecipato al concorso) poggia l'accusa ancora da dimostrare di concussione. Ma un'altra ipotesi concussiva - per ora senza indagati - riguarderebbe le pressioni ricevute dall'armatore Messina per ritirare i ricorsi contro l'Autorità portuale.

Non solo: c'è poi la questione di quel milione e ottocentomila euro che l'Autorità portuale ha pagato alla Compagnia unica di Paride Batini. E proprio su questo indennizzo i pm Walter Cotugno, Enrico Zucca e il procuratore aggiunto Mario Morisani stanno puntando ora la lente di ingrandimento. I primi interrogatori su questo filone sono iniziati nell'ottobre scorso.

Una storia intricatissima, per questo per cercare di capire e insieme per provare a ricostruirla fedelmente è necessario affidarsi al racconto che gli interessati hanno fatto davanti ai pm e al *Secolo XIX* (che ha contattato o cercato di contattare tutti).

È l'ottobre 2003 quando viene revocata la concessione del Terminal Multipurpose al "Consorzio Multipurpose" (controllato al 50 per cento da Aldo Spinelli e al 50 per cento da un secondo consorzio di cui la Compagnia Unica deteneva l'82 per cento). La Compagnia Unica infatti non può più operare come terminalista in base alle direttive dell'Unione europea. Quindi l'Autorità portuale, allora presieduta da Giuliano Gallanti, avvia le procedure per la riassegnazione delle concessioni.

FAVORITISSIMO, anzi, già praticamente vincitore è Gianluigi Aponte, l'armatore napoletano che guida la Msc, secondo operatore al mondo. Ma qui cominciano le anomalie: Aponte infatti si ritira. Ma perché? Ecco la sua versione dei fatti davanti ai magistrati, che gli mostrano alcuni documenti: «Ricevo lettura della missiva a firma congiunta mia e di Grimaldi in data primo aprile 2004 con la quale entrambi rinunciamo alla gara Multipurpose, condizionando la rinuncia all'adozione di delibere del Comitato Portuale relative alla concessione Bettolo. Non so spiegare perché la missiva incroci in quel modo le due situazioni, devo dire che non mi sono interessato a fondo delle questioni e ho firmato quella carta che mi avranno mandato».

Ma, da quella lettera, si comprende come Aponte abbia rinunciato dietro la promessa di spazi a Calata Bettolo. Altra situazione anomala: «Ricevo lettura delle dichiarazioni dell'avvocato Alberto Rossi che ha curato per Grimaldi e per me le procedure d'accordo per Calata Bettolo; il legale riferisce che il presidente Novi e Carbone gli dissero che "al Comitato Portuale che doveva approvare il nostro piano d'impresa avrebbero dovuto portare anche la nostra rinuncia alla gara Multipurpose e cioè quella di Msc e Grimaldi". Io ho già evidenziato che avevo fatto una scelta su Calata Bettolo e a quel



Il porto di Genova in una suggestiva immagine d'archivio dopo una nevicata

punto avrei rinunciato al purpose anche a prescindere da eventuali richieste di Autorità portuale».

Sulla questione interviene anche l'imprenditore Aldo Spinelli con una dichiarazione al *Secolo XIX*: «Io ero contento che avesse vinto Aponte e non speravo più in un'altra soluzione. All'improvviso mi hanno detto che si era ritirato. Non spetta a me dire perché. Sulle aree c'era anche una prelazione da parte mia, di Scerni e di Cosulich. Io ho tentato anche di farla valere. Ma alla fine ho capito che non valeva proprio la pena litigare».

Anche perché la soluzione di un accordo è già stata confezionata dall'Autorità portuale. Alessandro Carena, ex segretario generale, conferma ai magistrati: «I quattro concorrenti furono invitati a trovare un accordo da Novi, Carbone e da me». Ma di chi fu l'idea dell'accordo? Ecco che cosa ne dice Novi: fu Grimaldi. «Mi disse che aveva già ottenuto una generica approvazione da parte degli altri concorrenti su quella soluzione... Devo però premettere che Grimaldi mi chiese di non dire a nessuno che quella proposta veniva da lui», racconta Novi ai pm.

Però c'è un problema da risolvere. Quello dei concorrenti cosiddetti "minori". A questo punto, secondo i pm, inizia l'azione di *pressing* per escluderli. Da qui nasce l'accusa di turbativa

d'asta. Il primo ad essere contattato è Thermocar, ditta di autotrasporti con sede in viale Africa.

Spiega l'amministratore delegato Federico Puccetti ai magistrati: «Quando fu battuta una gara per un'area nel Multipurpose presentammo domanda per l'assegnazione di seimila metri quadrati. Era il 26 novembre 2003. Nell'aprile 2004 mi chiamò, cosa piuttosto strana, il dottor Carena chiedendomi di recarmi subito da lui a Palazzo San Giorgio». Cosa gli disse Carena? «Che la situazione era complicata, che non c'era più spazio per noi piccoli e che bisognava che ritirassimo la domanda». La soluzione: «Mi propose un modello di rinuncia già precompilato da lui e mi disse che bisognava firmare subito. Ero un po' frastornato ma lui mi disse che bisognava firmare subito. Io evidenziavo che avevo bisogno dello spazio e lui mi disse: "sì, sì, vedremo"».

La circostanza è confermata da Carena: «Questa decisione non fu presa solo da me, ma anche dal presidente Novi e dal professor Carbone. L'accordo è che io dovevo contattare Thermocar e Pastorino..., Carbone la Stc». Anche in questo caso, Carena spiega come questo modo di agire fosse reputato, in quel periodo, assolutamente normale: «Non c'era malafede da parte mia, evidentemente in quel periodo abbiamo fatto un po' di confusione».

CARBONE, sempre ai pm, dà una versione difensiva: «Avevo ricevuto da Carena notizia che le domande di Stc, Pastorino e Thermocar non avevano possibilità di essere accolte. Non ho verificato nelle carte, ma ho preso per buona la valutazione di Carena. In un colloquio con Novi e Carena emerse l'opportunità di ottenere delle rinunce. Ero convinto dell'inutilità delle rinunce, tuttavia quando mi fu richiesto di contattare il professor Munari per verificare la disponibilità di Bertacchi a rinunciare, acconsentii».

Fabrizio Bertacchi è il presidente di Stc, azienda di autotrasporti con un problema da risolvere. Quello della sistemazione nell'area industriale di Genova-Campi, gravata da una viabilità impossibile e da grossi problemi di spazio per la manovra dei Tir. Bertacchi parla con gli inquirenti e spiega: «La si-

tuazione è drammatica, tanto che abbiamo dovuto inserire tra le previsioni passive del bilancio le contravvenzioni per divieto di sosta. Per questo motivo quando è stato emesso il bando per Multipurpose ho fatto domanda per 18 mila metri quadri». Poi accade qualcosa di imprevisto: «Nella primavera 2004 il mio legale, che aveva preparato la richiesta, mi disse che la situazione complessiva era complicata e che per non buttare benzina sul fuoco gli era stato richiesto da parte di Autorità Portuale, di farmi rinunciare dicendo che poi avrebbero cercato di sistemare anche me. Munari mi disse che aveva avuto l'impegno e la parola del presidente Novi e di Carbone».

PER TRANQUILLIZZARE Bertacchi, davvero non felice della situazione, viene anche organizzata un'occasione conviviale in uno dei club esclusivi della città. «Credo al fine di ringraziarmi e rassicurarmi fu poi organizzato un incontro con Novi, Carbone, Munari e il sottoscritto; fu un pranzo di lavoro al Circolo Tunnel in Via Garibaldi. Novi e Carbone mi ringraziarono per la collaborazione e si impegnarono a trovare anche per me uno spazio». La conclusione per Bertacchi non è quella sperata e, sostiene lui, concordata: «Come è assolutamente evidente io non ho mai ottenuto neppure un metro quadro di concessione. Evidenzio con rammarico che l'unica area sulla quale ho potuto investire l'ho comprata a Tunisi, dove deposito e faccio manutenzione di parte dei mezzi che avrei voluto a Genova».

Carbone, ai pm, ribatte: «Prendo atto che Bertacchi sostiene di aver rinunciato di fronte a una precisa promessa, ma ribadisco che non ho mai fatto preciso riferimento ad impegni». E il pranzo? «All'incontro al circolo Tunnel, che confermo, io e Novi abbiamo ribadito lo stesso concetto: gli abbiamo garantito che non sarebbe stato discriminato». Le disilluse conclusioni di Bertacchi lasciano invece intendere diversamente.

E Novi? Anche il presidente viene sentito dal pm, come indagato. E anche a lui vengono contestate queste circostanze. E anche il fatto che queste rinunce non esistano tra gli atti dell'Autorità. Novi è un po' imbarazzato:

«Non so spiegare perché non si trovi in atti la rinuncia di Stc e di Thermocar, ma ritengo che ci sia negli atti di Autorità portuale». Ricorda, Novi, anche il pranzo al Tunnel: «Controllando la mia agendaricostruisco che è stato in data 26 aprile 2004. Io e Carbone ringraziammo Bertacchi per la sua gentilezza, ma non prendemmo mai un vero e proprio impegno».

Rimane ancora una situazione da sistemare. È quella relativa alla Angelo Pastorino srl, per la quale viene ascoltato dai pm il procuratore Giovanni Battista Caroggio. E anche in questo caso le dichiarazioni sono pesanti. Dice Caroggio: «La società ha presentato domanda per il Multipurpose. Nell'aprile 2004 mio figlio Michele fu convocato in Autorità portuale, credo dal dottor Carena, che lo informò che per la gara Multipurpose non c'era nulla da fare e che sarebbe stata rigettata la domanda. A seguito di ciò presentammo una domanda di accesso agli atti. Abbiamo presentato l'istanza di accesso agli atti in data 6 aprile, volevamo sapere il perché vi era stato il rigetto». E anche in questo passaggio succede qualcosa di strano. Perché il provvedimento ha una data successiva a questa richiesta (il 7 aprile). Proprio da questa circostanza partirebbe quell'accusa di falso che gli inquirenti hanno ipotizzato nei confronti dei ver-

tici dell'autorità portuale. «Non so - sostiene Caroggio - perché il provvedimento di rigetto e la stessa relazione sulla quale il provvedimento è fondato siano successive alla nostra richiesta di accesso e quindi alla comunicazione che Carena fece a mio figlio». Poi la conclusione, anche questa volta desolata: «Nessuno ci spiegò mai cos'era che non andava e per la verità noi lasciammo perdere, in attesa di qualche altra soluzione favorevole».

A QUESTO punto entra in scena la Tirrenia, che non aveva partecipato alla gara, ma cui Novi chiede di concedere spazi. Intorno all'ingresso della compagnia pubblica ruoterebbe l'ipotesi di concussione. Ecco la versione di Novi: «Parlai dell'operazione complessiva. L'ammiraglio Pollastrini mi disse che secondo lui la cesa si poteva fare e mi preannunciò il suo voto favorevole in Comitato portuale. Quanto al Professor Pericu anche a lui evidenziai la mia intenzione di trovare un accordo tra i concorrenti e a inserire Tirrenia che non era concorrente... Anche Pericu mi disse che la cosa si poteva fare e anche lui preannunciò un suo voto favorevole. 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... A questo punto io ho iniziato una serie di consultazioni con i vari concorrenti (Derna, Messina, San Giorgio e Terminal Frutta) per sondare la loro disponibilità a presentarsi un'istanza congiunta. Ottenni un generale favore per questa ipotesi. Dalla mia agenda ricostruisco che il 3 marzo 2004 ho parlato con l'avvocato Cocchi per Messina, il 10 marzo 2004 ho avuto una riunione con Aponte, l'ammiraglio Pollastrini, Grimaldi e Carena. Successivamente sono andato con le stesse persone - meno Carena - a riferire al presidente Biasotti. In data 15 marzo 2004 ho incontrato Clerici e Scerni e un rappresentante di Gavio e lo stesso giorno il Console Batini per la Tirrenia (che si serve dei servizi della Compagnia Unica, ndr)». Insomma, Novi ammette di aver caldeggiato l'ingresso di Tirrenia, ma nega risolutamente di aver esercitato pressioni. Ben diversa la ricostruzione di Ignazio Messina al *Secolo XIX*: «Quell'accordo lo abbiamo firmato perché siamo stati obbligati. Non c'erano alternative». Di qui nascerebbe l'accusa di concussione.

Ma gli investigatori si stanno concentrando anche su un altro episodio: Ignazio Messina, quando si trattava per la firma dell'accordo per il Multipurpose, aveva in piedi diversi ricorsi contro l'Autorità portuale e contro l'Autorità Marittima. L'imprenditore accettò senza problemi di rimettere i primi, ma si rifiutò di ritirare i secondi (uno in particolare riguardante i "guardiafuochi", gli addetti alla prevenzione degli incendi). Adesso i magistrati stanno indagando se Messina abbia avuto pressioni - e da parte di chi - per ritirare questo ricorso. Pena la cancellazione della gara per il Multipurpose.

DECINE di elementi, di spunti. Molti ancora da chiarire, come quel passaggio della deposizione di Franco Pecorini, amministratore delegato di Tirrenia: «Al di là delle cauzioni e dei canoni abbiamo versato circa un milione di euro all'Autorità portuale». Perché? «Non ricordo se ci fu detta la motivazione precisa. Ricordo che per quello che ci fu detto il fine era quello di indennizzare il precedente concessionario». Insomma, probabilmente la Compagnia Unica. Si tratterebbe, però, di un versamento già noto (e lecito) che Tirrenia avrebbe compiuto insieme con gli altri nuovi concessionari. Resta, però, da chiarire, secondo i magistrati, perché l'Autorità portuale abbia versato alla Compagnia di Batini un'altra somma di 1,8 milioni.

«È tutto lecito, basta consultare i documenti», assicura Novi. Proprio quello che stanno facendo i pm che ieri hanno ordinato l'acquisizione di altro materiale presso gli uffici dell'Autorità portuale.

MARCO MENDUNI
menduni@ilsecoloxix.it

FERRUCCIO SANSÀ
sansa@ilsecoloxix.it