

L'INCHIESTA Lo scandalo del porto ligure Interessi e poteri forti

Venticinque re sui moli di Genova

Patto tra terminalisti e camalli all'origine della spartizione del Multipurpose**Angelo Mincuzzi**

GENOVA. Dal nostro inviato

Chiedete al Circolo del Tunnel, nella centralissima via Garibaldi, chi è Giselda Paolina Pastorino. Percorrete pochi metri, in Galleria Mazzini, fino al Ristorante Europa e ripetete la domanda all'establishment di Genova che stringe affari davanti a un buon bicchiere di vino. Ma poi spostatevi anche a Cornigliano, nella sede della Cgil che fu di Guido Rossa, e insistete ancora: chi è Giselda Paolina Pastorino? Nessuno vi risponderà.

Nella Genova che conta - quella degli industriali e dei sindacati che fanno e disfano affari a piacimento in quell'area considerata "cosa loro" che è il porto della città - Giselda Pastorino è una perfetta sconosciuta. Eppure è stata lei, titolare di una piccola società di autotrasporto, a pronunciare un sonoro «non ci sto» agli emissari dell'ex presidente dell'Autorità portuale, Giovanni Novi, perché l'accordo per la grande spartizione del Multipurpose, uno dei più importanti terminal container d'Italia, proprio non le andava giù. Aveva chiesto una piccola fetta di quella banchina e ora le negavano lo spazio vitale. Giselda Pastorino rifiutò di ritirarsi e fu esclusa dall'intesa.

Lo scrivono chiaramente i magistrati della Procura di Genova nell'ordinanza in cui hanno arrestato Novi. Perché questo accadeva nel porto di Genova. Come in Sicilia, come in Calabria, chi non si piegava alle tacite regole degli accordi sottobanco non era degno di sedersi a tavola.

Ora che la città tenta di riprendersi dallo shock, a Genova si scopre che non era un mistero che al porto le cose andassero così. E infatti basta un colpo d'occhio all'area che si snoda sulla costa tra Cornigliano, Sampierdarena e il porto vecchio per rendersi conto che, forse, non poteva andare altrimenti. Quelle lingue di terra che si protendono verso il mare ricor-

LA COMPRAVENDITA

Una concessione passa di mano senza alcun intervento dell'Autorità. Nelle transazioni i guadagni possono essere milionari

dano con i loro confini l'Italia dei primi dell'800, quella dei micro-Stati in lotta perenne tra loro prima che i Savoia se li mangiassero tutti.

In quello che è pur sempre il più grande porto d'Italia si confrontano ben 25 principi, re e regine. Nel gergo portuale sono i terminalisti, gli imprenditori che scaricano le navi, parcheggiano i container, li custodiscono e poi li ricaricano su altre navi. Circa due milioni di contenitori all'anno fanno la spola tra Genova e il resto del mondo. E ognuno di quei container - nuovo o arrugginito dalla salsedine, non importa - significa denaro. A Genova si dice che dove passa la merce cola grasso, ma anche un container vuoto può rendere soldi. Dopo due giorni di franchigia, il terminalista incassa 10 dollari al giorno per ogni contenitore. Lo spostamento di un container vuoto vale invece dai sette ai nove dollari. Ecco, dunque, che ogni metro quadrato di territorio diventa spazio vitale, perché sul quel metro ci sta una porzione di container, e sopra ce ne stanno altri ancora. La grande spartizione del Multipurpose, in fondo, è una lotta per lo spazio vitale, dove chi è più grande conta di più e chi conta di più ha più potere per influenzare le decisioni.

Ma a decidere sono sempre gli stessi: i Messina, gli Scerni, i Gavio, i Campostano, i Clerici, gli Spinelli, i Musso e i Negri. E poi i Grimaldi, gli Aponte, gli Onorato, solo tra i più grandi. Sono loro ad avere le mani sul porto. Con i loro riferimenti politici, tra i quali spicca l'uomo forte della regione, il Governatore, Claudio Burlando. In questi giorni i genovesi non risparmiano criti-

che e qualcuno li raffigura come i protagonisti della "Guerra dei Roses", evocando un film di vent'anni fa, nel quale Michael Douglas e Kathleen Turner, divorziati e separati in casa, batteggiano per la conquista dello spazio, metro dopo metro, fino all'inevitabile, tragico finale. I diretti interessati si difendono respingendo le accuse, gli imprenditori estranei alle vicende non vogliono parlare ma a denti stretti ammettono che «è vero, al porto c'è un oligopolio cementato da un patto di ferro tra i terminalisti e la Compagnia unica».

Già, la Compagnia unica di Paride Batini. Sulla mappa delle banchine, i camalli non ci sono, eppure invadono tutte le concessioni dal terminal di Voltri giù fino a Calata Sanità. Perché i camalli sono dappertutto. A sancire il monopolio di fatto della Compagnia nel porto di Genova fu il "Patto sul lavoro" del dicembre 2002. Da allora la fornitura esterna di manodopera è affidata alla Compagnia unica e alla piccola Compagnia Pietro Chiesa che con 50 soci-dipendenti si occupa solo dello scarico del carbone. Con poco più di mille lavoratori, la cooperativa guidata da Batini si ritrova a possedere un forte potere di interdizione, come emerge dall'ordinanza di arresto di Novi e dalle intercettazioni telefoniche. Il mandato di Novi, sostengono i pm, è stato «caratterizzato, fin dall'inizio, da un netto favoritismo della Compagnia unica». A tal punto che l'ex presidente si preoccupa di riservare a Batini un assegno di 1.728.000 euro per alcuni "extracosti" sofferti dalla Compagnia nella gestione del Multipurpose «come se dovesse saldare un debito morale», annota il gip.

E poi, c'è quell'accordo di spartizione del terminal che, oltre a impedire l'ingresso della Msc di Aponte, serviva a favorire l'arrivo della Tirrenia, che avrebbe utilizzato manodopera della Compagnia unica: per ogni turno di lavoro alla cooperativa vanno dai 160 ai 185 euro lordi.

L'asse Novi-Batini è solido a tal punto da mettere in difficoltà gli stessi sindacalisti della Cgil, che si ritrovano spiazzati di fronte all'insolita alleanza. In nome di che? Ma certo, in nome della "pace sociale", come tutti i protagonisti della vicenda si affannano a ripetere. Pace sociale che significa mantenimento dello status quo: i terminalisti non disturbano la compagnia unica, e la compagnia unica non disturba loro. «La pace sociale è stato un principio nobile negli anni '70 - sottolinea il sindaco di Genova, Marta Vincenzi -, ora però dietro queste parole si nascondono interessi corporativi».

Ma in uno spazio in cui sono in tanti a contendersi un affaccio al mare, pace sociale significa anche mettere tutti d'accordo e non scontentare nessuno. Così Novi si ritaglia un ruolo che non è il suo, più consona alla precedente attività di broker. Media, tratta, cerca di dare risposta a tutte le pretese. Alle due piccole imprese escluse dalla spartizione del Multipurpose, la Stc e la Thermocar fa promettere uno spicchio di territorio e fa altrettanto, in seguito, con la Pastorino. Alla Tirrenia viene consegnata la concessione per 50 mila metri quadri, ma poi si scopre che duemila devono essere occupati da altre società.

E poi, a complicare ulteriormente le cose, c'è il nodo delle concessioni. Solo due, quella del Terminal Sech di Luigi Negri e il sesto modulo del porto di Voltri, sono state affidate con gare pubbliche, le altre sono state concesse con procedure diverse. Il prezzo di una concessione era stato fissato nel 1996 in 200 mila lire al metro quadro, rivalutato negli anni in base all'indice Istat. Ma una concessione può anche passare di mano senza che l'Autorità, di fatto, possa metterci becco. È accaduto con il terminal di Voltri, prima della Fiat, oggi della Psa di Singapore; è accaduto allo stesso Multipurpose, prima della Compagnia unica, poi finito nel vortice degli accordi di spar-

tizione. E ancora al Terminal rinfuse Italia, rilevato dagli australiani della Babcock & Brown e al Genoa terminal, venduto da Bruno Musso agli olandesi della Steinweg. Da un passaggio all'altro i guadagni possono essere milionari, ma alle casse dell'Autori-

tà portuale non spetta nulla.

Tutto è perfettamente legale. E anche il gioco del mosaico sui moli del porto, con gli spostamenti delle concessioni da una parte all'altra, è avvenuto con tanto di delibere del Comitato portuale, ma proprio qui sta il

peccato originale. Nel Comitato, infatti, siedono gli stessi terminalisti e un rappresentante della Compagnia unica: i controllati sono controllori di se stessi. Lo prevede la legge ma in una situazione come quella di Genova, questo sistema è il punto di innesco di un circolo per-

verso. Genova ora si interroga se il nuovo presidente dell'Authority, il burlandiano Luigi Merlo, avrà la forza di spezzare questi intrecci malati. «Non sarò ostaggio della politica e della storia del porto», dice. Un compito al limite del possibile, forse. Ma Genova tifa per lui.

angelo.mincuzzi@ilsole24ore.com

Da Cornigliano fino alla Lanterna la babele dei terminalisti

Un'area frastagliata, suddivisa tra un numero eccessivo di operatori portuali come non avviene in altri porti italiani. Così si presenta il porto commerciale di Genova. È il retaggio di più di dieci anni di sedimentazioni delle diverse concessioni accordate ai cosiddetti terminalisti. A sinistra, proprio accanto all'area di Cornigliano, ci sono le concessioni dei Messina. Poi (contrassegnate con i numeri 3 e 4) c'è il terminal Multipurpose, oggetto dell'inchiesta avviata dalla Procura della Repubblica di Genova, che comprende anche la parte di Levante del terminal di

Messina contrassegnato col numero 2. Attualmente in quest'area ci sono le concessioni di Tirrenia, Scerni-Gavio, Campostano e Clerici (e all'interno un'area di Spinelli). Scorrendo la cartina verso destra c'è poi l'area affidata in concessione agli olandesi della Steinweg, quella gestita dall'imprenditore Spinelli e a seguire l'area affidata a Musso, agli australiani della Babcock & Brown e infine (con il numero 11) la concessione affidata a Luigi Negri. Sono solo gli operatori principali del porto commerciale, dove i terminalisti sono in tutto 25.

I PROTAGONISTI



Paride Batini

Il leader dei camalli

Il console della Culmv è un forte sostenitore di Novi. Dall'Autorità portuale ha ottenuto 1,72 milioni di euro



Aldo Spinelli

Il presidente del Livorno calcio

In mezzo alla bufera giudiziaria, rivendica di essere il titolare dell'unica concessione per il terminal portuale



Ignazio Messina

L'armatore del Multipurpose

La testimonianza dell'imprenditore è stata fondamentale per l'impianto d'accusa della magistratura



Giovanni Novi

L'ex numero uno dell'Authority

Il broker è accusato di diversi reati, tra cui concussione e turbativa d'asta, per il Multipurpose

