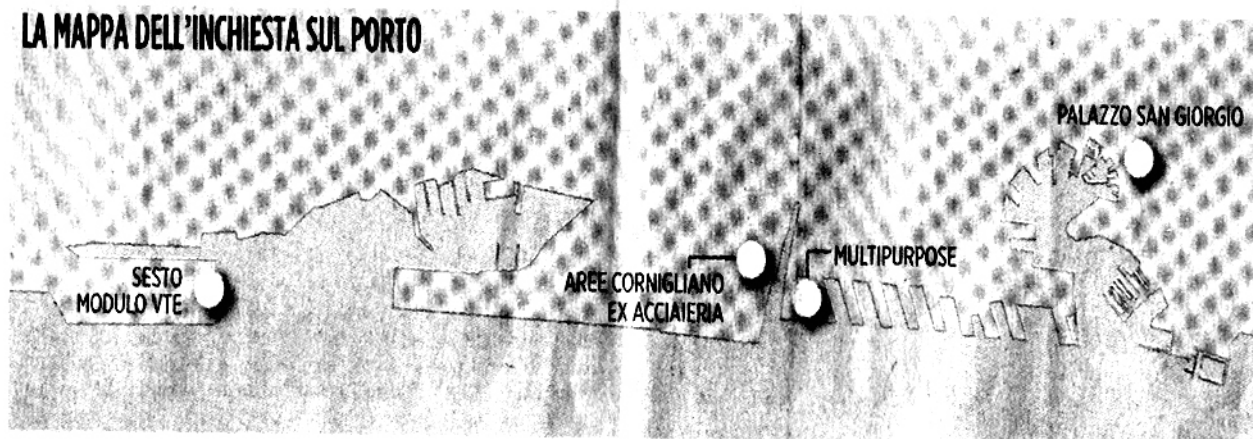


Il grande intrigo di Voltri

Dai container agli avvocati: così la battaglia per aggiudicarsi una fetta di porto è finita in Procura

LA MAPPA DELL'INCHIESTA SUL PORTO

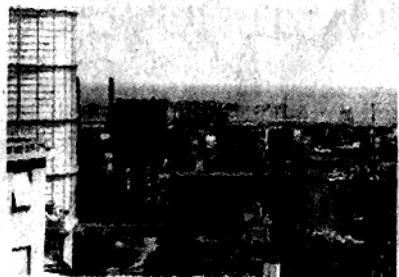


SESTO MODULO DI VOLTRI
I magistrati contestano l'andamento della gara che ha portato all'assegnazione del molo a Psa-Fs-Cosco a novembre 2007. Contship ha presentato ricorso

AREE CORNIGLIANO EX ACCIAIERIA
Indagine sull'assegnazione temporanea da parte della controllata dagli enti locali "Società per Cornigliano" degli spazi liberati dall'industria all'imprenditore Aldo Spinelli, senza alcuna procedura di gara.

MULTIPURPOSE
E' l'epicentro dell'inchiesta sul porto. Lo spezzatino del 2004, cioè l'assegnazione senza gara agli imprenditori genovesi di questo molo, diviso in tante parti, sarebbe viziata da favoritismi e interventi illegittimi per favorire, tra gli altri, la Compagnia unica dei lavoratori.

PALAZZO SAN GIORGIO
L'ultimo clamoroso filone dell'inchiesta si occupa delle assunzioni in Autorità portuale fatte dal presidente Giovanni Novi per compiacere Claudio Scajola, allora parlamentare di Forza Italia e oggi ministro del governo Berlusconi.



GENOVA. Ricorsi e controricorsi nei tribunali amministrativi, sgarbi istituzionali tra enti locali, lotte tra grandi gruppi internazionali non sempre limpide, rapporti fin troppo confidenziali tra enti pubblici (l'Autorità portuale di Giovanni Novi) e società private. Benvenuti a Voltri, primo terminal container del Mediterraneo. Qui ogni anno arrivano più di un milione e mezzo di container: un milione di metri quadrati di piazzali, un chilometro e mezzo di banchina, fondali di 15 metri. Un gioiello che potrebbe ben essere il polmone logistico del Nord-Ovest, non fosse stato negli ultimi anni (2004-2008, gli anni della presidenza Novi) il teatro di infiniti pasticci che hanno finito per inficiare anche la funzionalità del terminal stesso.

TUTTO PERCHÉ sull'ultimo lembo del terminal, il sesto modulo, è in atto da quattro anni una guerra più o meno sotterranea per il controllo dove l'Autorità portuale ha giocato malissimo il suo ruolo istituzionale e, sospettano ora i magistrati, lo ha fatto non sempre in maniera legale. Tutto inizia nel 2004. Giovanni Novi (ieri è stato contattato dal *Secolo XIX* ma non ha voluto rilasciare dichiarazioni) è da poco presidente e, tra i dossier a lui più cari, c'è il cattivo funzionamento del terminal di Voltri. Il porto del ponente ligure, una volta in mano alla Fiat e quindi passato nelle mani di Psa di Singapore, non funziona come dovrebbe. I traffici, lamenta Novi, sono scarsi. E allora, che fare? Novi accarezza un'idea: fare pressione

su Psa mettendo in dubbio l'assegnazione del sesto modulo. Il sesto modulo è l'ultima parte del terminal verso levante, 125.000 metri quadrati già previsti dal piano regolatore del 2001 e costruiti per ultimi. Non una banchina a sé, un altro terminal, ma l'ultimo pezzettino di quello che c'è già e su cui già opera Psa tramite la controllata Vte. Con questa impostazione, il sesto modulo dovrebbe essere assegnato senza gara a Vte: succede così in tutti i porti d'Italia. Le estensioni vanno a chi già opera sul terminal esistente.

AGENOVA, invece, inizia un balletto infinito tra chi considera il sesto modulo una banchina indipendente dal resto del terminal e chi invece parla di estensione. Se è una banchina a sé, il

sesto modulo va messo a gara, e questo fa gola a molti gruppi internazionali: mettere un piede lì, di per sé, non vale molto, ma attraverso il sesto modulo si può condizionare tutto il porto di Voltri e, visto che a Psa le cose non vanno molto bene, in un futuro chissà quali positivi sviluppi potrebbero nascere. Novi qui inizia a giocare una partita molto pericolosa. Il 10 marzo 2004 scrive nella sua agenda, ora in mano ai magistrati: «Parlo di Maersk (primo operatore logistico a livello mondiale, ndr) con Sandro Biasotti (presidente della Regione, ndr), si lamenta che non riesce a sistemarli con un proprio terminal a Genova: gli suggerisco di chiedere il sesto modulo del Vte». Sandro Biasotti dice ora: «Non ricordo quella conversazione, è probabile che, saputo

dai giornali della volontà di Maersk di sbarcare a Genova, abbia telefonato a Novi per cercare una soluzione comunque entro i limiti della legalità».

Sul sesto modulo vuole arrivare anche Contship (i vertici del gruppo sono stati ieri contattati, ma non rilasciano dichiarazioni), terminalista attivo in molti porti tra cui anche La Spezia. La strada della gara, però, non è ancora decisa. Le istituzioni locali, Regione, Comune e Provincia, propendono maggiormente per l'idea che il sesto modulo sia solo un'estensione del terminal già esistente. E quindi puntano sull'assegnazione a Psa. È una partita lunga, complessa: chi vince comanda il primo terminal del Mediterraneo. Alla fine, siamo a luglio 2005, il verdetto del Comitato portuale, all'unanimità, è questo: sesto modulo a Psa, avanti così. A spingere per questa soluzione sono soprattutto Comune, Provincia e Regione. Il presidente della Regione, Claudio Burlando, dichiara: «La Liguria ha fatto una scelta precisa: quella di investire sui grandi terminal. Reputo giusto che un gruppo come Contship, che

del sindaco che lamenta l'assenza di qualsiasi riferimento, all'interno del bando, allo sviluppo del porto di Voltri oltre Appennino, un suo vecchio palino. Non solo: nella commissione che valuterà le domande Novi nomina, insieme ad altri quattro, Enrico Musso. Professore di economia dei trasporti di primo valore in Italia, ma anche candidato sindaco (sconfitto) per il centrodestra. Uno sgarbo istituzionale che alza ancora la tensione tra Palazzo Tursi e Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità portuale.

A LAMENTARSI, però, è anche il gruppo Contship che presenta una delle due domande. L'altra è del terzetto Psa-Fs-Cosco, quella poi risultata vincitrice. E guardata con grande simpatia - non è un segreto - da istituzioni e imprenditori genovesi. Sarebbe la prima volta che il gruppo Ferrovie dello Stato sbarca in un terminal marittimo, primo tassello di uno sviluppo della società nel business della logistica che si annuncia promettente per

la città. Nereo Marcucci, amministratore delegato Contship, dichiara a giugno 2007: «Le gare si fanno per avere un vincitore, sempre che questo non sia predefinito». Il bando per Voltri, rincara Marcucci, sarebbe «generico e impreciso». Inoltre il tempo per presentare il piano industriale è giudicato troppo scarso, un aspetto che favorirebbe Psa-Fs-Cosco visto che Psa, che già opera in via temporanea al sesto modulo, ha i piani già pronti e gli altri no. Comunque sia, la gara va avanti. L'assegnazione arriva il 26 novembre 2007. Si parla già di ricorsi di Contship, che in effetti arriveranno regolarmente e saranno bocciati dal Tar per ragioni procedurali (ma ora pende il giudizio del Consiglio di Stato). Prima di quella data, ricostruisce ora la magistratura, in tre telefonate Novi spiegava ad Augusto Cosulich, rappresentante in Italia per Cosco, che per arrivare alla concessione era necessario che prima Vte pagasse quanto dovuto per il terminal di Voltri. Da qui nasce l'accusa di turbativa d'asta.

MALASTORIA del sesto modulo non finisce qui: l'assegnazione decisa a novembre dell'anno scorso era preliminare all'adempimento di tutta una serie di clausole che, ad oggi, appaiono come un guazzabuglio difficilmente risolvibile. Di fatto, la concessione vera e propria ancora non c'è a riprova che quel bando forse proprio perfetto non era. L'Autorità portuale di Luigi Merlo ha dato tempo a Psa-Fs-Cosco (i rapporti tra i tre soci non sono ottimi) sino a gennaio per risolvere tutti i nodi rimanenti e ottenere formalmente la concessione. Nel frattempo, si sta passando al vaglio la regolarità di tutto il procedimento. Non è escluso, a questo punto, una nuova gara, la seconda, per arrivare a una terza assegnazione.

SAMUELE CAFASSO
cafasso@ilsecoloxix.it



L'AGENDA DEL PRESIDENTE

**Parlo di Maersk
con Sandro
Biasotti. Gli
suggerisco di
chiedere il sesto
modulo del Vte**

GIOVANNI NOVI

proprio grazie a questa impostazione ha ottenuto il terminal Lscd della Spezia, adesso accetti serenamente la decisione dell'Autorità portuale».

La tensione però è ai massimi livelli, e Contship annuncia ricorso al Tar: vuole quel pezzo di terminal, e ai più non sfugge che la mossa potrebbe essere anche una ritorsione nei confronti dello "scippo" dei traffici del consorzio Grand Alliance, passati dalla Spezia (dove comanda Contship) a Voltri. Novi, a questo punto, potrebbe capire che la situazione si sta ingarbugliando parecchio. Eppure ai giornali dichiara il 7 luglio di «non essere preoccupato»: «A Singapore - dice - i due gruppi lavorano bene assieme».

Fa insomma capire che, dietro le quinte, Psa e Contship si metteranno d'accordo. Non è così: il ricorso viene presentato e prima il Tar (marzo 2006) e quindi il Consiglio di Stato (febbraio 2007) danno ragione a Contship: per quel terminal lì andava fatta una gara, tutto annullato.



LA PROTESTA DELL'ESCLUSO

**Le gare si fanno
per avere
un vincitore,
sempre che
questo non sia
predefinito**

NEREO MARCUCCI
ad Contship - giugno 2007