

PORTO DI GENOVA: LA CASSAZIONE CANCELLA IL PROCESSO DELLO SCANDALO

DI FRANCO MANZITTI

Lo scandalo aveva scosso il porto di Genova dalle fondamenta dei suoi storici moli e messo alla sbarra tutto il sistema di potere dello scalo genovese, compresa la mitica Culmv dei camalli del console Paride Batini. Sei anni, un mese e dieci giorni dopo il clamoroso arresto del presidente dell'Autorità Portuale di Genova, Giovanni Novi e dell'esplosione di questo scandalo, la Corte di Cassazione ha cancellato tutte le accuse, quelle rimaste in piedi dietro lo schermo della prescrizione e ha modificato anche le precedenti formule assolutorie, lavando con un verdetto universale del "fatto non sussiste" i tredici capi di imputazione.

Novi era stato arrestato il 7 febbraio del 2008, in primo grado, il 17 settembre del 2010, la maggior parte delle accuse erano cadute non solo per Novi, ma anche per gli altri imputati, tra i quali illustri avvocati, come il professor Sergio Carbone, già presidente di Finmeccanica e docente di Diritto della Navigazione e Internazionale, armatori come Aldo Grimaldi di nobile schiatta partenopeo-genovese, l'avvocato dello Stato Giuseppe Novaresi, imprenditori del Trasporto, come Aldo Spinelli il presidente del Livorno Calcio, e alti dirigenti dell'Autorità Portuale, come l'ex segretario generale Sandro Carena, e Filippo Schiaffino, già presidente delle merci Convenzionali, del Porto Petroli e della Stazione Marittima. Nella lista "nera" c'era anche la figura forse più "forte" dell'intero porto, il console dei "camalli", gli scaricatori storici della Culmv (Compagnia Lavoratori Merci Varie) Paride Batini, erede di una tradizione genovese millenaria.

Il 14 marzo del 2012, esattamente due anni fa, la Corte d'Appello di Genova aveva modificato il primo verdetto non sostanzialmente, ma condannando Novi a risarcire i danni sia all'Autorità Portuale di Genova, sia agli armatori Messina, che con i loro esposti avevano innescato il maxi processo.

Ora la Cassazione cancella tutte le accuse che prima la Procura di Genova e poi la Procura generale, con i pubblici ministeri Walter Cotugno e Enrico Zucca, poi con lo stesso Zucca, come sostituto procuratore generale avevano scagliato contro Novi principalmente e suoi collaboratori, disegnando un sistema di concussione e turbativa d'asta, truffe e abusi d'ufficio. Cade tutta l'impalcatura che per sei anni e mezzo ha tenuto in scacco il porto genovese, condiziandolo a una vicenda giudiziaria clamorosa: per Novi, cui era stato sequestrato anche un milione e mezzo di euro, l'accusa aveva chiesto in primo grado sei anni di carcere e in secondo grado cinque anni e dieci mesi.

Il noto broker genovese, diventato presidente del porto nel 2004, era stato arrestato, mentre le autoblindo della Polizia circondavano Palazzo San Giorgio per fermare fughe di notizie e documenti, la nobile sede dell'Autorità Portuale, nella zona delle banchine dove qualche secolo fa Marco Polo, prigioniero dei genovesi, scrisse il Milione, con una operazione che ha scosso Genova per anni e con un clamore che lasciava presagire altre sensazionali accuse contro l'intero sistema di potere della Superba.

Sei anni e mezzo dopo tutto si riduce in cenere e l'orologio del porto torna indietro soprattutto per quello che riguarda la concessione dei preziosi moli ai terminalisti, i privati che gestiscono i traffici.

Novi, il suo consigliere e legale di fiducia Carbone, erano stati accusati di turbativa d'asta per avere assegnato le concessione con una procedura illegale, di concussione per averlo fatto usando la propria posizione di ente pubblico. A cascata erano stati accusati i dirigenti del porto che avevano messo in piedi quel sistema "corrotto", i terminalisti che ne avevano beneficiato.

La grandinata di accuse gravissime aveva appunto colpito anche il "mitico" console dei camalli Batini e la Compagnia dei portuali, "complici" di Novi e dell'Autorità portuale nel reato di truffa: secondo quell' imputazione di truffa aggravata agli scaricatori sarebbero stati pagati dall'Autorità tre miliardi non dovuti per le prestazioni di carico e scarico container. Un "regalo" di Novi e del suo staff alla Compagnia "per tenercela buona".

Genova e il porto erano rimasti come storditi da uno scandalo che aveva toccato il cuore della città e personaggi al di sopra di ogni sospetto, trascinati in un gorgo nero. La vicenda giudiziaria aveva avuto anche dolorosi seguiti umani.

Mentre Novi era chiuso nella sua casa agli arresti domiciliari, sua moglie era morta, alla fine di una malattia accelerata bruscamente dalle manette al marito. Il console Batini, una specie di monumento della portualità genovese e non solo, indagato, non arrestato ma coinvolto pesantemente, è morto nelle spire di questo processo. Ha dato l'addio alla vita e alle sue alle banchine, prima che l'onore gli fosse restituito completamente con i successivi verdetti.

Il porto stesso è rimasto come paralizzato per anni, colpito dalla crisi mondiale del post 2008, proprio quando l'inchiesta giudiziaria lo teneva in ostaggio, a partire dai moli contestati.

Tutto era, infatti, partito con un esposto degli armatori Messina, che avevano denunciato le irregolarità nell'assegnazione del famoso Terminal Multipurpose, un pezzo di Eldorado delle banchine genovesi, dove attraccano le portacontainer dei traffici più ambiti.

La soluzione trovata da Novi e dai suoi per affidare i moli preziosi di questo terminal sembrava aver inizialmente soddisfatto tutti e aveva seguito una procedura che si riteneva corretta, secondo le modalità d'uso a Genova con la decisione del Comitato Portuale e le trattative condotte dal presidente. Il tutto perfino applaudito a scena aperta anche dai futuri contestatori della Grande Spartizione, compresi i potenti armatori Messina. Era come comporre le tessere di un mosaico complicato, nel quale si devono piazzare le pedine importanti dei terminalisti che chiedono dove approderanno i loro traffici. Sembrava, prima dell'esplosione dello scandalo, che le regole di questa spartizione di competenza dell'Autorità Portuale, fossero materia tutt'al più del diritto amministrativo e che non vi potessero essere altri quadri di riferimento giudiziario. Meno che mai un aspetto penale, di violazione degli articoli del codice.

Invece la Procura di Genova aveva visto nella spartizione un'operazione proibita, nella quale Novi aveva assegnato i moli secondo un interesse suo, che violava le regole pesantemente. In gioco c'erano oltre gli armatori Messina, anche Grandi Navi Veloci di Grimaldi, Spinelli, la Tirrenia, flotta di Stato, i soci minori dei terminal e sullo sfondo Aponte, il padrone di Msc, uno dei più grandi liners del mondo, un super armatore nativo di Sorrento, che in precedenza aveva vinto una gara di assegnazione di quei moli e che poi si era ritirato, convinto dal consorzio dei genovesi a aspettare tempi migliori per sbarcare sulle banchine della Superba.

In cambio di quale prezzo Novi avrebbe commesso questo reato, che lo trascinava non solo in carcere ma nel ludibrio della città? Nelle centinaia di pagine di intercettazioni telefoniche che la Procura aveva fatto registrare per scoprire i passaggi del "grande misfatto" non era stata trovata traccia di quella contropartita, economica o in chissà quale altra moneta.

Nel gorgo era finito addirittura una figura intoccabile come l'avvocato dello Stato, Novaresi, il quale era stato richiesto di un parere sulla legittimità delle assegnazioni. Indagato, accusato, travolto anche lui dalle ondate di fango che il processo aveva scaricato sulle banchine e dintorni.

Da allora ad oggi le stagioni del porto genovese hanno ruotato intorno alla colossale battaglia giudiziaria, di difficile comprensione tecnica, ma di grandissimo impatto sulla città, nella cronaca dell'inchiesta, dei suoi annessi e connessi e nel rimbalzo delle tre sentenze che, piano piano, hanno portato alla sentenza di oggi, che ha cancellato tutto, non certo come un colpo di spugna, ma come un ristabilimento della verità e degli equilibri giudiziari.

In porto, proprio dai giorni seguenti all'arresto di Novi, c'è un nuovo presidente, Luigi

Merlo, ex assessore regionale, un politico puro del Pd dopo il tecnico Novi, che ha già esaurito un mandato e iniziato il secondo. Il sistema delle concessioni si è assestato da solo in una confusione legale che la sentenza finale conferma, riportando l'orologio al 2004, alla situazione precedente, la famosa asta contestata.

I terminalisti sono tornati praticamente ai loro moli, con una sola eccezione provocata dall'inchiesta -scandalo: la Tirrenia, flotta di traghetti di Stato, è stata costretta a lasciare il porto di Genova e a attraccare a Livorno, facendo guadagnare il porto toscano e perdere quello genovese.

Inoltre i terminalisti genovesi hanno versato 7 milioni di euro in meno in concessioni allo scalo genovese. Le altre conseguenze di un processo così sanguinoso sono sulla pelle degli ex imputati, che oggi escono immacolati "perchè i fatti non sussistono" e neppure "perchè il fatto non costituisce reato", ma che hanno attraversato anni durissimi di fronte all'opinione pubblica. Il fatto non sussiste e la verità viene ristabilita.

Nulla farà recuperare al porto il tempo perduto e ai personaggi le pene sofferte. Per Novi, il cui onore è pienamente ristabilito, si apre, forse, la strada per una richiesta di danni per ingiusta detenzione e danni alla sua immagine. Un po' poco perchè "il fatto non sussiste".