

Non solo Gemelli Poteri e cordate. E il piano Delrio arranca

Scandali, indennità
e manuale Cencelli:
le "cricche" dei porti



◻ A PAG. 8 - 9

Crisi, indagini e riforma a metà: i signori dei porti resistono

L'INCHIESTA

Il poltronificio

Ammiragli col doppio
stipendio, inquisiti,
ex politici riciclati
in Autorità che valgono
come un ministero

Campania

L'accorpamento
con Napoli
penalizza
Salerno, città di
De Luca, quindi
slitta di tre anni

La "cricca"

Il gruppo attorno
a Gemelli,
compagno dell'ex
ministro Guidi,
sosteneva Cozzo,
che è sempre lì

A Venezia

Ora l'Autorità
comprende
Chioggia: l'ex
ministro Costa
potrebbe avere
un altro mandato

» **MADDALENA BRUNETTI,
VINCENZO IURILLO, GIUSEPPE
LO BIANCO, LUCIO MUSOLINO,
FERRUCCIO SANSA
E NELLO TROCCHIA**

Il manuale Cencelli dei porti: 13 poltrone al centrosinistra e 2 al centrodestra. La maggioranza si becca quasi tutte le Autorità portuali e l'opposizione si "accontenta" di due scali, ma incassa il più importante: Genova. Vacilla già la riforma che era partita con le migliori premesse (o promesse): le autorità ridotte da 24 a 15 per migliorare il coordinamento tra porti vicini che si facevano la guerra. La selva di poltrone dovrebbe vedere 270 tagli, con i membri dei comitati portuali ridotti da 336 a circa 70. Una riforma essenziale visti i risultati deludenti dei porti i-

taliani: mentre gli scali stranieri sul Mediterraneo registrano crescita a due zeri (Istanbul +190%, Port Said +144% e Pireo +127%) in Italia i dati (fonte Assoport) sono meno esaltanti: Genova -1,5% di tonnellate movimentate, La Spezia -4,7%, Gioia Tauro -15,8%. Con il segno positivo i porti dell'Adriatico: Venezia cresce del 15,3% e Trieste dello 0,1%. Per non dire della partita decisiva del raddoppio del canale di Suez.

Sembrava incredibile che il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio fosse riuscito a dare un colpo di timone in un set-

tore dove regna-

no immobilismo ed equilibri di potere decennali, segnato da indagini penali e contabili. E infatti la riforma rischia di arenarsi. Molte Autorità sono guidate da commissari, spesso ammiragli che, come ha scritto Giorgio Carozzi su *themeditelegraph.it*, incassano la doppia indennità (quasi intera): dalla Marina e dall'Autorità portuale. Partiti e potentati non mollano: un porto vale un ministero. Gli scali italiani pesano il 2,6% del pil (dati 2015). Merci, ma anche 41 milioni di passeggeri e 10,4 milioni di croceristi nel 2015. Presto si capirà se Delrio e la sua riforma resisteranno alle Regioni. La partita politica nel Pd pare guidata da Debora Serracchiani, ancor più che dal ministro. Ecco le



15 Autorità: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. Dovrebbero sparire Savona, Carrara, Piombino, Salerno, Olbia, Messina, Catania, Brindisi e Manfredonia.

GENOVA. È la partita più ambita. Tocca al centrodestra, visto anche che la Regione è guidata da Giovanni Toti. E poi, in fondo, al centrosinistra va bene. Il sindaco Marco Doria punta su Ariel Dello Strolago: l'avvocato, con simpatie nel Pd di Claudio Burlando e molte poltrone pubbliche, sembra però destinato a soccombere. Il favorito era probabilmente Marco Simonetti, vicepresidente di Contship Italia e dello Spezia Calcio di Gabriele Volpi. Ma è morto improvvisamente pochi giorni fa. In pole position ecco Sandro Biasotti, ex governatore della Liguria, deputato di Forza Italia. È indagato per le spese pazze in Regione, ma sembra non importare a nessuno. Non a Toti e neppure al governatore piemontese Sergio Chiamparino che pare avere per lui parole di sostegno. Ma il nodo da sciogliere è anche un altro: Savona, l'arcirivale di Genova, che dovrebbe finire sotto il cappello del capoluogo. Uno schiaffo e soprattutto una poltrona in meno. Proprio in una città dove l'Autorità si era appena costruita una sede nuova fiammante. Risultato? Arriva la proroga. Se ne riparerà tra tre anni. Forse.

LA SPEZIA-CARRARA. La Spezia è la città di Raffaella Paita (e di suo marito Luigi Merlo, ex presidente del porto di Genova) e di un Pd che magari strizza l'occhio al centrodestra che fu di Luigi Grillo, travolto da tanti scandali. Lorenzo Forcieri, attuale presidente, potrebbe correre come sindaco. Il favorito diventerebbe Francesco

Messineo, presidente del porto di Carrara.

LIVORNO. Lascia Giuliano Gallanti. La nomina spetta alla Regione, ma chissà che ruolo giocherà il sindaco M5S: "Stanno tentando di piazzare un altro uomo di partito all'Autorità, un tal Guerrieri", ha detto Filippo Nogarini riferendosi a Luciano Guerrieri, commissario del porto di Piombino di cui è stato sindaco. Nonché vicino a Silvia Velo (sottosegretario all'Ambiente, Pd). Ma c'è chi indica Pasqualino Monti, oggi a Civitavecchia.

CIVITAVECCHIA. Il ministro Graziano Delrio, a inizio febbraio, ha riconfermato il commissario Pasqualino Monti, nominato nel 2011 dall'allora ministro Altero Matteoli. Eppure a fine 2015 una relazione della Corte dei conti, elaborata dal consigliere Claudio Gorelli, ne aveva bocciato la gestione. Non solo. Nei giorni scorsi la Procura di Civitavecchia, pm Lorenzo Del Giudice, ha notificato l'avviso di conclusione delle indagini a 16 persone, tra queste Pasqualino Monti. La prima contestazione lo vede indagato come presidente dell'Autorità portuale, in concorso con Maurizio Ievolella, segretario dell'Autorità e responsabile della gara per l'affidamento delle opere strategiche per il porto (il prolungamento della darsena), vinta dal raggruppamento di imprese composto da Fincosit spa, Cidonio, CoopSettee Itinera. Il reato contestato è falso ideologico in atti pubblici relativamente all'iter di approvazione di una variante. Ai due viene contestata anche l'attività di gestione dei rifiuti non autorizzata. Monti a *ilfattoquotidiano.it* ha replicato: "Non c'è stato alcun onere aggiuntivo per l'autorità portuale rispetto al dragaggio su-

periore che la Procura contesta. L'opera strategica alla quale si fa riferimento è stata finita. Sul reato ambientale io potrei pagare un'oblazione per passarlo a illecito amministrativo, basterebbero 3.200 euro, ma non pago nulla. Non ho commesso reati e lo chiarirò". Al posto di Monti forse arriverà il comandante della Capitaneria di porto, Giuseppe Tarzia, già nel gabinetto del ministero delle Infrastrutture ai tempi di Burlando e Bersani. Quel centrosinistra all'epoca dalemiano che ha sempre contato molto nel mondo portuale.

NAPOLI. In Campania è guerra contro il piano Delrio che accorpa le Autorità Portuali di Napoli e Salerno. L'ha scatenata Vincenzo De Luca: "Mi pare una bizzarra accorpatura, faremo le nostre battaglie nelle sedi opportune". Contro il provvedimento, a Salerno sono scesi in piazza sindacati e associazioni: "Tanti anni per avere un porto e ora non possono togliercelo così". Risultato: l'accorpamento è slittato di tre anni. Le poltrone sono salve. A Napoli pare favorito Andrea Annunziata, vicino a De Luca. Sfuma l'ipotesi di Ivano Russo, consulente di Delrio.

CALABRIA. Da Romano Prodi a Matteo Renzi passando per il ministro Graziano Delrio. Gioia Tauro doveva essere il porto più importante del Mediterraneo. La posizione geografica e la conformazione del territorio, infatti, avrebbero consentito allo scalo calabrese di essere la porta di ingresso dell'Europa. Tante proposte non realizzate e tante promesse non mantenute per un territorio che, a Gioia Tauro, non immaginava di dover assistere addirittura al trasbordo delle armi chimiche della Siria. Promesse come il collegamento con la ferrovia che non è mai stato realizzato nonostante si trovi a un chilometro dalla banchina. Con il 30% di lavoratori in cassa integrazione da tre anni. "Gioia Tauro - spiega il segretario della Filt Cgil Calabria Nino Costantino - è il principale porto di *transshipment* italiano, è strategico per il Paese. Il governo dovrebbe proteggerlo. Gioia è

l'unico porto senza una vera cintura industriale nel retroterra". A fare da sfondo al porto, invece, la tendopoli dei migranti stagionali che raccolgono le arance nelle campagne di Gioia Tauro e decine di capannoni abbandonati, costruiti grazie ai contributi della legge 488.

SICILIA. Crocetta ha preferito disertare l'ultima riunione della conferenza Stato-Regioni e ha mandato un funzionario a rappresentare la Sicilia al tavolo dei nuovi assetti della portualità regionale. A gennaio scorso il governatore aveva inviato una lettera al governo, contestando l'accorpamento di Messina a Gioia Tauro, e chiedendo che venisse unita all'Authority di Augusta che un paio di mesi dopo è finita al centro delle trame politico-lobbistiche che hanno sfiorato il ministro Federica Guidi. "Albertone, mi dicono che hai fatto faville", dice a telefono il lobbista Gianluca Gemelli ad Alberto Cozzo, poi confermato commissario straordinario del porto di Augusta su indicazione di Ivan Lo Bello che lo aveva presentato a Delrio. L'iniziativa di Crocetta non è piaciuta al deputato udc Giampiero D'Alia, che ha osservato maliziosamente: "Non capisco se questo è frutto di una delle sue tante estemporaneità o di qualche manina privata", lasciando intendere che le lobby che hanno messo gli occhi su Augusta possano trovare ascolto a Palazzo d'Orleans, a Palermo. Dove il presidente dell'Autorità portuale resta Vincenzo Cannatella, già presidente dell'azienda di trasporto pubblico (Amat) di Palermo, fedelissimo del suo predecessore (Nino Bevilacqua) e dell'ex presidente del Senato (Renato Schifani). Tra gli incarichi di consulenza legale attribuiti recentemente da Cannatella, che ha ottenuto da poco il rinnovo della carica, c'è anche quello all'avvocato di Cefalù Vito Punzi, suocero del sottosegretario alle Infrastrutture Simona Vicari. Non è

riuscita, invece, la riconferma a Cosimo Indaco, fedelissimo di Enzo Bianco che lo indicò presidente dell'autorità portuale di Catania durante le sue due prime sindacature. Titolare della società di spedizioni "Angelo Perez", che opera all'interno del porto di Catania, Indaco è stato confermato per ben due volte dal ministro Delrio, in coincidenza del ritorno di Bianco a palazzo degli Elefanti nonostante il conflitto d'interesse, definito dall'Autorità anticorruzione di Raffaele Cantone "generalizzato e permanente". Il suo incarico è scaduto il 13 aprile e il governo ha messo al suo posto il contrammiraglio Nunzio Martello.

SARDEGNA. La conquista del porto di Cagliari - che stando alla riforma dovrebbe assorbire anche Olbia - scatenò la guerra tra Massimo Deiana, oggi assessore regionale ai Trasporti (Pd), e l'ex senatore del Pdl, oggi aspirante sindaco Piergiorgio Massidda. Pur di guidare il porto il berlusconiano rinunciò al Parlamento, ritrovandosi senza poltrona quando il Consiglio di Stato lo defenestrò per mancanza di competenze specifiche in curriculum. Sempre sui titoli si scatenò la polemica attorno a Fedele Sanciu, ex senatore del Pdl, promosso commissario dell'Authority di Olbia nonostante la terza media.

PUGLIA. Resiste Taranto, nonostante sia in piena crisi. Bari finora è nelle mani di Palmiro Mariani legato al gruppo di potere dalemiano-burlandiano che univa Puglia e Liguria.

VENEZIA. Paolo Costa, ex ministro ed ex sindaco di centrosinistra, sembra destinato a mollare la poltrona. Ha già svolto due mandati, anche se c'è chi pensa a una scappatoia: la nuova Autorità comprenderà Chioggia, quindi sarebbe una cosa nuova. Poi, come ha ricordato *Il Secolo XIX*, Costa è in pensione e quindi per legge

non potrebbe ricoprire un incarico retribuito nella pubblica amministrazione. Stava già scaldando i motori Claudia Marcolin, attuale segretario generale, ma ecco affacciarsi sulla scena il sottosegretario all'Economia, Pierpaolo Baretta. Il nuovo presidente dovrà gestire la partita delle crociere. Non solo. C'è una battaglia da 2,2 miliardi, come ha raccontato *La Nuova Venezia*: la realizzazione della piattaforma offshore al largo della Laguna. Qui il carico delle grandi navi dovrebbe essere scaricato per essere smistato nei diversi porti. Un'opera faraonica che suscita preoccupazioni ambientali e tanti appetiti.

TRIESTE. È la città delle Generali, il porto del Friuli di Seracchiani. Oggi il commissario è Zeno D'Agostino, molto gradito al governatore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL GIRO D'AFFARI

2,6% del Pil

Gli scali tirrenici in caduta libera ma in Adriatico il traffico aumenta

UN ANNO DEBOLE per i porti italiani che hanno riportato risultati non esaltanti nel 2015. Ma il dato va letto soprattutto in relazione ai numeri dei porti stranieri. Nel Mediterraneo, dove si gioca la partita decisiva del raddoppio del Canale di Suez, c'è chi registra tassi di crescita a tre cifre: Istanbul, Port Said e Pireo, nostri concorrenti. Genova segna 50,2 milioni di tonnellate

movimentate (-1,5% rispetto al 2014, fonte Assoporti). La Spezia perde il 4,7% delle tonnellate movimentate. Sta meglio Livorno (+15,4%). Situazione migliore sul versante Adriatico: Venezia (+15,3% di tonnellate movimentate) e Trieste (+0,1%). Nella classifica mondiale dei porti per numero di container ci sono tre scali italiani: Gioia Tauro (51° posto, ma con un calo del 14,8% nel

2015), Genova (71° posto) e La Spezia (98° posto). Shanghai, primo in classifica, movimentata più container dei primi otto porti del Mediterraneo messi insieme. Le classifiche sull'attività dei porti possono riferirsi ai container (l'unità di misura dei contenitori sono i teu), alla merce movimentata (si usano allora le tonnellate) oppure ai passeggeri. Difficile trovare dati aggregati.



I numeri

262

milioni di tonnellate di merci movimentate dai porti italiani nel 2015. Primo Trieste

-0,5%

di container nei porti italiani (2015). In testa Gioia Tauro e Genova

41

milioni di passeggeri sui traghetti

10,4

milioni di croceristi. Prima Civitavecchia



Venezia

Il porto veneto ha registrato un incremento consistente di tonnellate movimentate rispetto al 2014. Vanno meglio gli scali adriatici



Gioia Tauro

Lo scalo calabrese, specializzato nei container, ha visto un calo pesante nel 2015. Il 30 per cento dei dipendenti è in cassa integrazione

Il riordino e le resistenze

Il timone al governo

▪ **PIÙ POTERE A ROMA** La riforma Delrio - contenuta nel decreto legislativo di inizio anno - punta a centralizzare la cabina di regia dei porti italiani. A raggiungere un maggiore coordinamento. Una riforma che può funzionare se la politica resta fuori dai porti

▪ **LA RIDUZIONE DELLE AUTORITÀ** Le autorità passano da 24 a 15. Vengono accorpate realtà vicine che in passato si facevano concorrenza come Napoli e Salerno o Genova e Savona. Le proteste locali, però, hanno portato a una moratoria fino a tre anni della cancellazione. Con il rischio che alla fine non se ne faccia nulla

▪ **LA NOMINA** In passato Comune, Provincia, Camera di commercio e Regione dovevano raggiungere un'intesa sul nome del presidente dell'Autorità. Con la riforma la nomina sarà fatta dal governo dopo che la Regione avrà indicato i nomi. Più rapidità nella scelta, quindi, ma anche più potere all'esecutivo

▪ **ADDIO COMITATI PORTUALI** Spariranno quelli che venivano chiamati i "parlamentini" dei porti e che fino a oggi garantivano centinaia di poltrone (336 in tutto nei porti italiani, scenderanno a circa 70)

▪ **MARKETING** Secondo la riforma, sarà l'Autorità Portuale a seguire l'attività di promozione dello scalo per evitare che gli operatori si muovano da soli e senza coordinamento



Ministro

Graziano Delrio, già sindaco di Reggio Emilia, è titolare delle Infrastrutture

IL "MANUALE CENCELLI"
Il Pd prende quasi tutto, alla destra il boccone più ghiotto

13 a 2

Le Autorità portuali sono nominate dai governatori regionali



▶ SI PROFILA una spartizione dei porti: 13 al centrosinistra e due al centrodestra che, in compenso, conquisterebbe Genova. Lo scalo numero uno. E la poltrona di un porto vale quanto la carica di ministro, quanto l'amministratore delegato di una grande società. Così la riforma Delrio rischia

di naufragare ancora prima di iniziare. Ma c'è un'altra falla nella riforma: le autorità portuali dovrebbero passare da 24 a 15. Ma città come la Salerno di De Luca o come Savona non hanno voluto perdere la loro poltrona. Ecco pronta la proroga. Il taglio si farà tra tre anni. Forse.