

LE OCCASIONI PERDUTE. I RETROSCENA DELLA CONSULTAZIONE DEL 1996 CHE RESPINSE IL RIGASSIFICATORE

Gherghetta l'artefice del referendum anti-Snam

L'ex sindaco Persi: «Mi trovai con le mani legate». La colpa della società: una campagna troppo sfacciata

di FABIO MALACREA

Se con il referendum del 29 settembre '96 i monfalconesi avessero detto "sì" al terminal Snam non solo avrebbero dato una svolta economica, industriale e sociale alla loro città, ma avrebbero forse contribuito a cambiare lo scenario legato alla realizzazione delle grandi opere in Italia. Non imposte, come avviene oggi, senza compensazioni di sorta, ma "compartecipate", come si diceva nel '96. E probabilmente Monfalcone non correrebbe il rischio, tutt'ora concreto, di vedersi affibbiare una centrale nucleare senza la possibilità di esprimere un proprio parere. La storia è nota: nel referendum del '96 Monfalcone disse "no" al terminal e la Snam si ritirò in buon ordine. Il terminal non fu realizzato né qui né altrove e il "sistema partecipativo", un'invenzione di Alberto Meomartini, allora presidente e ad di Snam, finì in un archivio sotto la voce "esperimenti falliti da non ripetere".

IL BLITZ DI GHERGHETTA. Ma quali furono gli errori - se ce ne furono - che portarono a questo epilogo? O quanto meno, in quale scenario maturò il gran rifiuto? La chiave fu proprio il referendum di 14 anni fa al quale Snam, Comune e partiti vollero dare una valenza decisiva, forti anche delle previsioni garantite allora dal sondagista Renato Mannheim, ingaggiato da Meomartini, che dava per certa la vittoria netta dei "sì". Lo ricorda l'ex sindaco Adriano Persi. Mannheim convinse anche Enrico Gherghetta, oggi presidente della Provincia, allora segretario del Pds che, motu proprio, uscì con un'intervista in cui tagliava corto sul dibattito: «Faremo un referendum - disse - e sarà determinante». L'intervista prese in contropiede lo stesso Pds, gli alleati, perfino sindaco Persi che lo seppe dal "Piccolo". Si dice che tra i due vi sia stato un duro confronto il giorno dopo in Municipio. In realtà si sfiorò la rissa. Una ruggine, quella tra Persi e Gherghetta mai ricomposta. Né alla fine del mandato di Persi, riletto comunque sindaco pochi mesi dopo il referendum, né tuttora, con Gherghetta a detta di molti interessato alla poltrona in Municipio e Persi che potrebbe annunciare di volersi rimettere in gioco alle Comunali 2011.

PERSI CON LE MANI LEGATE. In realtà, prima del blitz di Gherghetta, la questione referendum era ancora tutta da definire. Anche nell'entourage del sindaco c'erano forti resistenze. Lo ricorda Mario Marzotti, capo della segreteria di Persi e impegnato in prima persona nella vicenda Snam: «Ghiero dissi più volte: vai avanti con le concessioni, lascia perdere il referendum, dà via libera al terminal con tutte le garanzie. Alle elezioni, fra poco, un referendum sarà su di te. E tu lo vincerai». Persi purtroppo si trovò con le mani legate, pena uno scontro frontale all'interno dei Pds dagli effetti imprevedibili.

LA SNAM SI SCATENÒ. Il colpo basso di Gherghetta non fu l'unica causa scatenante del "no" che seguì. Un paio di mesi prima del referendum, mentre era in piena fase il dibattito sulle compensazioni e prima che si parlasse di tempistica, la vicenda terminal ebbe una brusca accelerazione da Roma. Si cinciava troppo: bisognava chiudere in fretta. Tutto ciò portò la Snam a iniziare un battage feroce, con pubblicazioni, sponsorizzazioni, uffici sfavillanti.

VIP IN CAMPO CON IL "NO". Molti ne furono indispettiti. E ciò fece rissare la fila del "no", forti dell'appoggio di personaggi del calibro di Carlo Ripa di Meana, del principe della Torre e Tasso, che si mise a capo dei cortei di protesta, dello stesso sindaco di Trieste Riccardo Illy. I verdi, in prima fila, restarono non poco imbarazzati quando si accorsero che il loro "treno verde", in quei giorni passato per Monfalcone, era sponsorizzato da Snam. Il rione Enel, dopo un lungo confronto con Chicco Testa in cui ebbe garanzie sulla totale metanizzazione della centrale, il giorno dopo sfilò assieme al "no" con tanto di striscione. Per il "no" anche la destra con il missionario gORIZIANO Sergio Cosma.

IL "SÌ" DIVISO. Tra i fautori del "sì", invece, il Pds aveva i suoi problemi. Persi si ritrovò un avversario in casa, l'assessore Corrado Altran, contrario, aveva contro i partiti della sinistra. Contrario anche il preside Craighero. Anche all'opposizione le posizioni erano diversificate. In Forza Italia, c'era chi non era in linea con il partito. Con il "sì" il Ppi e gli ex sindaci de Nazario Romani e Roberto Porciani, quelli socialisti Gianni Maiani e Luigi Blasig. Ma, come ricorda Persi, ci fu una sorta di "tradimento" delle categorie economiche. «Sulla carta industriali, commercianti, artigiani e sindacati erano tutti a favore del terminal per le opportunità che offriva - dice Persi -. Ma l'impegno durante la lunghissima campagna fu assai scarso. Solo alla vigilia del referendum ci fu una presa di posizione netta». Prima, in effetti, alcuni preferirono nascondersi, altri cercarono trattative dirette per ottenere qualcosa in più dalla Snam.

Il resto è storia: l'avventura finì lì, il terminal non si fece più né a Monfalcone né altrove. E la città buttò alle ortiche un "regalo" di 200 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ex sindaco Adriano Persi



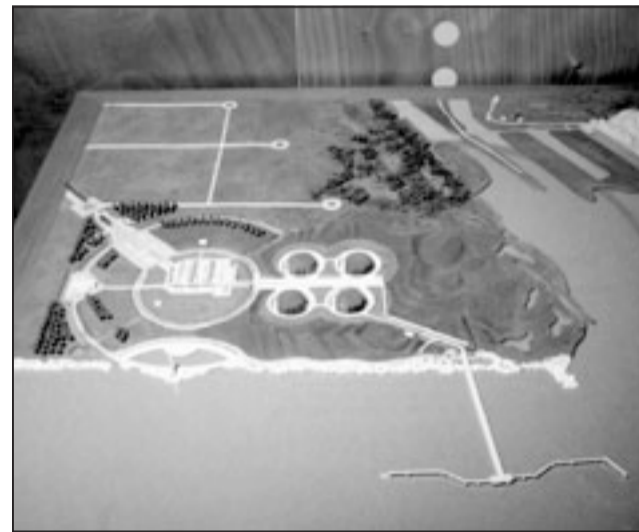
Enrico Gherghetta, allora segretario Pds

MARIO MARZOTTI, CAPO DELLA SEGRETERIA DEL SINDACO, RICORDA LE TAPPE DELLA BATTAGLIA

«Quanta fatica. E che occasione sprecata»



Mario Marzotti



Il plastico del terminal Snam mai realizzato

Era l'inizio del '96 e in Municipio arriva una richiesta d'incontro da parte della Snam. Il Comune lo fissa. Ma quando arriva il giorno il sindaco Adriano Persi ha altro da fare. Chiama il suo capo della segreteria Mario Marzotti: «Sbrighatela tu con quelli della Snam». Difficile per lui immaginare che, nella stanza accanto, c'era l'intero vertice della società: otto persone, capitanate da Alberto Meomartini, tra cui Riccardo Pasetto, capo del progetto terminal, Nicolò Gadaletta dello staff organizzativo, Enrico Furegato, capo delle relazioni esterne. In quel frangente non c'era, ma comparve subito dopo, l'ex ministro dell'Economia Domenico Siniscalco, allora presidente della Fondazione Mattei, legata alla Snam. Marzotti, oggi 78enne, sobbalzò e richiamò indietro Persi. «Adriano, credimi, è meglio che tu venga».

Snam tagliò corto. Presentò il progetto e fece le sue richieste. In breve, voleva la disponibilità di due terzi della cassa di colmata - una landa deso-

lata bonificata una quindicina di anni prima - e lo scavo del canale di accesso a -14. Marzotti staccò dal muro del suo ufficio la gigantografia della zona portuale e la posò sul tavolo. E da lì partì la trattativa. Fu Marzotti a lanciare la prima proposta: «Volete scavare il canale davanti alla cassa di colmata? Bene, però fatele anche lungo la banchina». «D'accordo». Da

quell momento si cominciò a parlare delle ormai famose compensazioni. «Una super-tangente», come scherzosamente le definì qualcuno. Monfalcone chiese investimenti quantificati in circa 200 miliardi di lire. Oltre allo scavo del canale c'erano la metanizzazione della centrale e sconti ai monfalconesi sulle bollette del metano, il ripascimento della spiaggia di

Marina Julia e la realizzazione di opere di difesa, la riattivazione delle Terme, la cessione gratuita delle frigoriferie rilasciate dal terminal con l'obiettivo di favorire una nuova industria del freddo. Il comune chiese anche l'ingresso di Snam nel consorzio industriale, come socio di minoranza. Senza contare i cento tecnici che, dal 2000 in poi avrebbero trovato lavoro nel

terminale, e i 200 assorbiti dall'indotto, uno sportello tecnologico per le industrie, un fondo-sponsorizzazioni. La costruzione del terminal avrebbe richiesto 4 anni e avrebbe dato lavoro a 800 persone. Il porto avrebbe incassato i noli di cento navi gasiere l'anno e a Monfalcone sarebbe nata una società d'importazione del metano.

Tutto inutile. Il terminal naufragò. Ma cosa ne pensa oggi Marzotti? «Fu una grande occasione sprecata. Monfalcone oggi è ricordata più per la possibilità di costruirci una centrale nucleare e per il "no" dato al terminal che per le sue risorse, a parte il progetto del Superporto che, comunque, ci verrebbe calato dall'alto. Ma fu soprattutto una grande occasione di crescita persa dalla classe politica. Dalla vicenda terminal in poi il livello del dibattito politico è crollato, i problemi sono diventati spiccioli. I contatti con il mondo della finanza e dell'industria sono stati praticamente azzerati. Un peccato». (f.m.)

L'ENTE LOCALE HA IMPEGNATO 7MILA EURO PER L'INCARICO DI DIFESA A UN LEGALE

Troppo pagato, De Stefano fa causa... a se stesso

Ricorso al giudice del segretario generale, tenuto a restituire 55.500 euro al Comune

Troppi soldi ricevuti dal 2003 al 2004. E ora il segretario e direttore generale di Monfalcone, Antonio De Stefano, deve restituire 55.500 euro al Comune. Non ci sta e ha fatto ricorso al giudice del lavoro. Nel frattempo però ha ripreso il suo posto nell'ente locale. Quindi si trova paradossalmente di fare causa... a se stesso. De Stefano si è visto costretto a nominare un proprio legale, l'avvocato Stefano Petronio, per difendere le proprie ragioni. In ballo ci sono 55.500 euro di retribuzione di cui il Comune di Monfalcone gli ha chiesto la restituzione. La vicenda riguarda il periodo tra la metà di luglio del 2004 e l'ottobre del 2007, quando a De Stefano, ritornato a Monfalcone lo scorso anno, subentrò Primo Perosa come segretario e direttore generale dell'ente. I 55.500 euro, di cui è



Il Municipio di Monfalcone, attualmente disabitato per lavori

stato chiesto il rimborso già alla fine del 2008, rappresentano la maggioranza della retribuzione di posizione (oltre a conguagli di altri trattamenti economici accessori a questa collegata) corrisposta, ai sensi del Contratto nazionale di lavoro dei segretari comunali e provinciali per il quadriennio 1998-2001. A costringere il Comune di

Monfalcone a chiedere la restituzione della consistente somma è stata la contestazione avanzata da parte della Ragioneria provinciale dello Stato, che negava l'interpretazione e l'applicazione effettuata dall'ente locale.

All'azione, seppure obbligata, del Comune è seguita però la reazione del dirigente e l'ammini-

strazione Pizzolitto si è vista notificare lo scorso 14 maggio il ricorso presentato da De Stefano al Giudice del lavoro del Tribunale di Gorizia al quale il ricorrente chiede non solo di accertare l'illegittimità della domanda di restituzione dei 55.500 euro, ma anche il rimborso delle tratte già effettuate oltre agli interessi, la rivalutazione e di addebitare le spese legali a carico del Comune. Che già di recente ha dovuto accollarsi quelle sostenute (oltre 2mila euro) dal consigliere comunale Giuliano Antonaci per difendersi dall'accusa di diffamazione mossagli nell'ambito della polemica sulla gestione della piscina comunale e dal quale è stato prosciolto.

Per difendersi davanti al Giudice del lavoro la giunta ha ora dovuto impegnare 7mila euro, per-

ché questa è la spesa preventivata dal legale al quale è stato conferito l'incarico. Visto il doppio incarico e le entrate legate ai diritti di rogito, il più "ricco" tra i dirigenti a Monfalcone è proprio il segretario e direttore generale, con uno stipendio complessivo di 163.117 euro nel 2009. Una retribuzione che lo scorso anno è andata però ripartita tra due professionisti, Primo Perosa, segretario fino al 14 settembre dello scorso anno, e il suo successore, lo stesso Antonio De Stefano.

In tutto il Comune di Monfalcone lo scorso anno ha speso 13,287 milioni per pagare i suoi 358 dipendenti, di cui 31 interinali, ma le sette figure apicali sono costate globalmente 726mila euro (compreso il premio di risultato), in sostanza il 5,5% dell'intero costo del personale.

Laura Blasich

NELLA PASSERELLA FRANCESE D'ALTO LIVELLO HA PARTECIPATO ANCHE LA SEAWAY

Monte Carlo Yachts conquista Cannes col suo primo gioiello

La società del gruppo Beneteau operante in città ha lanciato il Mcy 76 conquistando due prestigiosi premi

Un progetto così innovativo non poteva passare inosservato. Monte Carlo Yachts, società del Gruppo Beneteau creata meno di due anni fa e che ha scelto Monfalcone come sua base produttiva, per ora all'interno dello stabilimento Seaway del Lisert, ha subito conquistato due premi ai prestigiosi World Yachts Trophies di Cannes con il suo primo modello, lo MCY 76. Un risultato che viene colto con particolare soddisfazione da parte del Consorzio industriale di Monfalcone, nelle cui aree la società sta operando e si propone di ampliare la propria attività. «È una presenza in cui abbiamo sempre creduto e

che siamo orgogliosi di accogliere, assieme a quella di Seaway», osserva il Csim.

A Cannes era presente non a caso anche Seaway con l'ultimo Shipman 63 varato a Monfalcone 3 mesi fa. All'inizio dell'autunno dovrebbero essere varati intanto altri 2 modelli da 74 piedi e 80 piedi. Il premio ottenuto a Cannes rappresenta un importante riconoscimento sia per il marchio italiano, che in così breve tempo ha saputo mettersi sot-



Uno scorcio della barca

to i riflettori, sia per il gruppo Beneteau, leader mondiale nel settore della vela, che vede premiata la scelta strategica di investire nel settore dei motoryacht di lusso. Lo MCY 76 si è aggiudicato due premi: il Best Design Trophy e il Most Innovative Trophy. La giuria ha cosa - posto l'accento sulla portata innovativa del progetto, tanto nel design quanto nell'adozione di soluzioni tecnologiche d'avanguardia. La carena alta e svasata, il ponte portoghese a

prua, le potenze in cristallo e acciaio, il radar mast: già al primo sguardo, questo flybridge di 23 metri dimostra di aver superato brillantemente le gabbie stilistiche che hanno condizionato la nautica negli ultimi vent'anni. Procedendo più a fondo nell'analisi, si scoprono anche i forti contenuti tecnologici che contraddistinguono il MCY 76. Tecnologia al servizio della funzionalità e dell'eco-compatibilità: i pannelli fotovoltaici annegati nel T-Top in carbonio produ-

cono parte dell'energia elettrica necessaria per la vita di bordo. Il sistema di trattamento delle acque nere di derivazione aerospaziale trasforma in acqua pura il contenuto della cassa che raccoglie gli scarichi di tutti i bagni, mentre il processo di infusione esteso a tutti i componenti azzerava le emissioni in atmosfera e riduce pesi e consumi e la costante ricerca automatica di assetto regala comfort e partecipa anch'essa alla riduzione dei consumi di carburante.



Dettaglio dell'imbarcazione della Monte Carlo Yachts