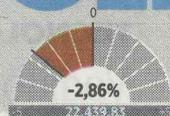
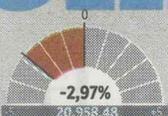


# economia & marittimo

FTSE ITALIA ALL SHARE



FTSE MIB



FTSE ITALIA STAR



FTSE ITALIA MID



Euro/Dollaro

1,0931 -0,70

Euro/Yen

133,8800 -0,91

Euro/Franco svizzero

1,0383 -0,37

Euro/Sterlina

0,7077 -0,04



LO SPREAD 165  
Differenziale di riferimento fra i titoli di Stato italiani e tedeschi



PETROLIO  
ICE BRENT INDEX VAR%  
57,70 -4,75

GRAZIE ALL'INTERVENTO DEL FONDO OCH-SIFF. ALLARME MONOPOLIO IN SARDEGNA

## Onorato conquista il 100% della Tirrenia

Il patron di Moby chiude una trattativa da 100 milioni con Clessidra, Negri e Izzo. Morace lascia

### IL CASO

ALBERTO QUARATI  
e MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** Da ieri Vincenzo Onorato controlla la quasi totalità delle rotte fra la Sardegna e il Continente: il patron della compagnia di navigazione Moby ha chiuso la trattativa con il fondo Clessidra e gli altri soci di minoranza per l'acquisizione del 100% dell'ex partecipata statale Tirrenia, con un'operazione da 100 milioni di euro.

Entro il 30 settembre Onorato era chiamato a trovare l'accordo con il fondo americano Och-Siff, per l'acquisizione delle quote di Tirrenia detenute da Clessidra (35%) da Gip (Gruppo investimenti portuali, col 15%) e da Shipping Investment (10%), oltre che al 32% di Moby controllato dalla stessa Clessidra dal 2007, cui vanno 80 milioni di euro, 20 agli altri ex-soci di Tirrenia.

Immedie le dimissioni dell'amministratore delegato e direttore generale Ettore Morace: più volte il manager



Passeggeri in attesa di imbarcarsi per la Sardegna

FORNETTI

aveva dichiarato che mai sarebbe rimasto alla guida di una Tirrenia interamente controllata da Onorato. «Sono stati quattro anni intensi - si è congedato Morace - c'era addirittura chi ci dava per spacciati ancor prima di iniziare, invece siamo riusciti a raddezzare la nave e a portarla in porto sana e salva».

Ieri sera è stato nominato il

nuovo Consiglio di amministrazione di Tirrenia, con il sardo Massimo Mura (responsabile commerciale per il cargo di Moby) nuovo ad e sardo è pure Pietro Manunta, amico e compagno di regate di Onorato su "Mascalzone Latino".

Al netto dei servizi estivi offerti da Gnv e Sardinia Ferries, Onorato incassa quindi le quasi totalità rotte sulla Sardegna



### L'EX SOCIO "SCOMODO"

Lascio a malincuore una compagnia sana. Onorato? Molti debiti ma ce la farà

LUIGI NEGRI  
Amministratore delegato di Gip

(quelle Tirrenia sono sovvenzionate con 72 milioni di euro l'anno, per coprire le perdite dei servizi invernali di continuità territoriale), quelle sull'Arcipelago Toscano attraverso la compagnia Toremar, una flotta di 15 rimorchiatori con base a Cagliari. Privatizzata nel 2011, Tirrenia impiega 1.000 persone e 18 navi, Moby 750 persone e 16 navi.

L'armatore tuttavia si fa carico di debiti per oltre mezzo miliardo di euro: ai 100 milioni di quest'ultima operazione, vanno infatti aggiunti i 240 milioni di debiti ereditati dalla vecchia Tirrenia, più i 260-280 milioni di debiti della Moby.

Lascia a malincuore il socio genovese Gip: il numero uno Luigi Negri, di origini sarde, si è opposto per circa un anno all'operazione, ma il sì di Clessidra e Shipping Investment (holding di Francesco Izzo, ex vicepresidente degli industriali napoletani) è stato determinante: «Solo col mio 15% nella società avrei potuto fare ben poco. Finanziariamente l'operazione è andata bene, perché Gip ha incassato quasi il doppio dell'investimento in entrata, ma gli obiettivi erano altri. Ora tutto è in mano a Onorato, e non so come potrà prender sonno con quel debito sulle spalle. Con tutto ciò, sono sicuro che ce la farà, specie se riuscirà a mantenere la Tirrenia plasmata da Morace, capace di creare buoni Ebidta, utile e risparmi».

Attendista il sindacato: «Abbiamo scelto di privatizzare i collegamenti con le isole - commenta Mauro Scognamil-

lo, Fit-Cisl - e questa oggi è la scelta del privato. Chiediamo un incontro quanto prima per capire quali saranno le intenzioni della nuova società».

Prevedibili le sinergie tra le due flotte, tuttavia formandosi una nuova società, dovrebbe rientrare in vigore la clausola sociale dei due anni - entro i quali vengono garantiti i livelli occupazionali dell'ex compagnia di Stato.

Monopolista nei fatti, Onorato non lo è sulla carta, e questo crea inquietudini in Sardegna, dove la Tirrenia è sempre stata mal digerita, sia da pubblica che da privata: Massimo Deiana, assessore regionale ai Trasporti, ha già presentato un esposto all'Antitrust, ma ormai troppo tardi secondo il parere del deputato Unidos Mauro Pili, il primo ieri mattina ad annunciare l'operazione, mentre ancora Onorato ed ex soci erano dal notaio a Milano. L'Autorità garante ha ora un mese di tempo per esprimere la propria valutazione sugli effetti dell'operazione sui mercati interessati. In base alla legge, l'Antitrust alla fine dei 30 giorni potrà autorizzare, anche con condizioni, oppure vietare l'operazione.