

Buco milionario e concorrenza a rischio

IL CASO

SAMUELE CAFASSO

GENOVA. A raccontarla dalla fine, la privatizzazione Tirrenia si potrebbe riassumere così: ai creditori (Fintecna, quindi lo Stato, le banche e i fornitori) rimane sul groppone un buco che vale al minimo 220 milioni, i passeggeri ci guadagnano un mercato con meno concorrenza e, quindi, presumibilmente prezzi più alti.

Già così sarebbe un mezzo disastro ma la verità è che l'incubo Tirrenia non è ancora finito: a un anno di distanza dall'avvio della procedura di cessione, con una gara abortita e una dichiarazione d'insolvenza nel mezzo, la privatizzazione rischia ancora di fallire. Perché l'unico potenziale acquirente rimasto - la cordata Cin (Compagnia italiana di Navigazione) composta dagli armatori Gianluigi Aponte (Snav e Gnv), Vincenzo Onorato (Moby) e Manuel Grimaldi - non è affatto disposta a mettere sul piatto i 380 milioni che sono la base d'asta, secondo la valutazione di Banca Profilo.

È l'ennesimo inghippo di una vicenda «partita male e finita peggio» secondo Giuseppe Caronia, numero uno di Ultrasporti. Ma dubbi, pur non esplicitati ufficialmente, arrivano anche dal mondo degli armatori. Mentre l'Ue sta ferma a guardare, pronta a censurare qualsiasi passo

falso. E nasce infatti da qui l'ultimo guaio: la cordata Cin è disposta a comprare Tirrenia per 380 milioni se esiste la garanzia che lo Stato versi per otto anni 72 milioni di contributi annuali per coprire le linee di pubblica utilità. Altrimenti, senza quelle garanzie, l'offerta è molto più bassa, intorno ai 250 milioni. Tutto questo è scritto nero su bianco nell'offerta di Cin che, ora, il commissario Giancarlo d'Andrea dovrà valutare confrontandosi con il governo. Mentre il tempo stringe, visto che l'Europa chiede di chiudere entro aprile.

Alla base di tutto, un grande equivoco: l'Ue non ha mai chiesto all'Italia di cedere ai privati i traghetti, ma semplicemente di fare delle gare

pubbliche per assegnare i soldi stanziati ogni anno per garantire la continuità territoriale con le isole. Invece di mettere Tirrenia a confronto con le compagnie private per accaparrarsi i fondi a seconda dell'offerta migliore, il governo Berlusconi ha scelto la privatizzazione tout court. Assicurando, a chi avrebbe comprato i traghetti, otto anni di fondi garantiti. Il risultato è che, una prima volta, la privatizzazione ha rischiato di finire in un giro di mano: esce lo Stato, entra la Regione Sicilia. Abortito questo disegno perché Mediterranea - la cordata dove era presente la Regione Sicilia - è stata bocciata da Fintecna, è partita la seconda gara dove si sono presentati in sedici per vedere le carte. Ma, stringi stringi, al momento di presentare le garanzie bancarie in corsa è rimasto solo il trust dei traghetti privati: la compagnia Cin, i cui fondatori controllano già Snav, Gnv, Moby, Grimaldi Napoli. Gli incroci delle linee, sono disegnati qui sopra. «Vorrei sapere quali saranno le razionalizzazioni che poi, per noi, vuol dire meno posti di lavoro» attacca Caronia. L'altro tema è la concorrenza: i prezzi dei biglietti saliranno? La compagnia Cin assicura di no, spiegando che Tirrenia verrà mantenuta indipendente dalle altre realtà. Ma i dubbi sono leciti.

Ciliegina sulla torta, a dispetto delle rassicurazioni del governo, resta il timore che l'Ue blocchi il versamento dei 72 milioni di sovvenzioni per otto anni. Tanto che Cin chiede lo "sconto", offrendo all'incirca 250



Il Secolo XIX aveva valutato il potenziale buco Tirrenia in 250 milioni: potrebbero essere anche di più



250
milioni di euro

l'offerta di Cin per Tirrenia in assenza di garanzie sui 576 milioni di sovvenzioni nei prossimi otto anni

380
milioni di euro

il valore di Tirrenia e base d'asta della gara secondo la valutazione di Banca Profilo

600
milioni di euro

il rosso Tirrenia stimato sulle richieste dei creditori seguenti la dichiarazione d'insolvenza

milioni, in mancanza di precise garanzie. E qui c'è l'ultimo guaio a carico dei creditori: visto che Tirrenia è stata dichiarata insolvente, «malgrado nessuna banca ne abbia mai fatto richiesta», sottolinea Caronia, di fatto a chi compra andranno le navi, mentre i debiti restano tutti in capo al commissario D'Andrea. Si rischia una voragine nei conti. In tutto, il rosso si aggira intorno ai 600 milioni, a considerare le richieste pervenute. Se Cin offre 250 milioni, il buco che resta è di 350 milioni. Se offre 380 - ma solo in presenza della garanzia di ricevere dallo Stato 576 milioni di sovvenzioni in otto anni - i milioni mancanti sono 220. A cui togliere, però, quanto ricavato dalle proprietà immobiliari, i quadri e alcuni traghetti messi in vendita a parte. Quel che rimane sarà pagato dai fornitori, le banche (tutte le maggiori, a partire da Unicredit, Mps e Intesa) che hanno 200 milioni di esposizione garantita dalle navi e altri 200 no, ma anche Fintecna. Cioè lo Stato. Che ha crediti per 100 milioni. È il prezzo pubblico (uno dei tanti) di una privatizzazione che non è stata proprio un successo.

cafasso@ilsecoloxix.it
© RIPRODUZIONE RISERVATA