

LA PRIVATIZZAZIONE INFINITA: UNDICI ANNI DI TRATTATIVE SENZA UNA SOLUZIONE

Tirrenia, ancora uno stop

Governmento e Cin divisi sulle possibili sanzioni Ue: rischia di saltare tutto

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. La data-limite era il 29 giugno. In realtà la privatizzazione di Tirrenia si prenderà ancora qualche giorno: la firma è attesa la prossima settimana, pare il 5 luglio, ma tutto rischia di naufragare. Dopo un processo sofferto, in atto da quattro anni e ipotizzato da almeno undici, pochi giorni potrebbero sembrare poco o niente. In realtà il problema che si nasconde dietro a questoennesimo rinvio, secondo fonti non confermate da Cin, vale 500 milioni di euro.

Soldi che l'Antitrust europea vorrebbe far pagare alla nuova Tirrenia privata, come risarcimento per i contributi pubblici di cui la Tirrenia pubblica ha beneficiato tra il 2008 e il 2011. Il problema è che gli

azionisti della Tirrenia privata si troverebbero a dover ripagare contributi in sostanza erogati contro la loro stessa attività.

Per questo la Cin (40% Moby, 30% Clessidra, 20% Gip, 10% Izzo) ora punta i piedi. «Andiamo avanti - spiega ad Ettore Morace - solo se abbiamo la certezza che questi soldi chiesti dall'Europa non li dobbiamo pagare noi». Morace, che ha in mano la trattativa col ministero dello Sviluppo, mette in guardia sull'entità della cifra: «Nessuno sa realmente a quanto ammonta, perché bisogna ancora fare una valutazione se ci sono stati, e per che parte sarebbero indebiti, i contributi di Stato a Tirrenia. Noi abbiamo chiesto ancora una settimana, poi se la cifra - qualunque

LE TAPPE DELLA VICENDA



PECORINI NEL 2001: «VENDITA CHIUSA IN UN ANNO»

ERA il 9 luglio 2001 quando l'allora padrone incontrastato di Tirrenia, Franco Pecorini, lanciò la sfida: «Tirrenia privata entro l'anno». Così disse al varo del traghetto "Bithia", al Muggiano. Il processo non si è concluso ancora oggi, a distanza ormai di quasi undici anni.



IMPASSE ANCHE SULLE SOCIETÀ REGIONALI

INSIEME è accanto alla capogruppo dovevano essere privatizzate le controllate regionali: Caremar, Toremar, Siremar, Saremar. Finora l'unica privatizzazione conclusa è quella di Toremar, Saremar fa concorrenza a Tirrenia sulle tratte nazionali ed è spuntata una nuova società, Laziomar



NESSUN VINCITORE DOPO DUE GARE E 17 PRETENDENTI

LA PRIMA gara per Tirrenia (in coppia con Siremar) fu avviata alla fine del 2009, attirando l'interesse di 16 armatori. Il processo fallì dopo che Mediterranean Holding non formalizzò l'offerta. Lo scorso anno ha vinto la gara il gruppo Cin, ma il processo rischia di non concludersi

che prima non esisteva, la Laziomar; la privatizzazione di Siremar (Sicilia) è stata annullata pochi giorni fa dal Tar, mentre la Regione Sardegna non vuole privatizzare la Saremar.

La prima gara per Tirrenia (in coppia con Siremar) fu avviata il 23 dicembre 2009. Manifestarono il loro interesse 16 società, tra le quali Snav, Moby, Giv, Usitea Lines, Corsica Ferries ma la gara venne vinta dalla cordata Mediterranean Holding - maggiori azionisti la Regione Siciliana (37%) seguita da TIT Lines (30%) - perché alla fine fu l'unica a formulare un'offerta. La compagnia però non sottoscrisse il contratto in tempo utile, e ad agosto 2010 Tirrenia si trovò in stato di insolvenza e amministrazione controllata. La seconda gara si è conclusa un anno dopo, maggio 2011. Tirrenia formalmente

PRESSIONE SU ROMA

L'impianto della gara non ha mai convinto l'Europa

cifra - dovesse essere a nostro carico, ci ritireremo».

Tra l'altro, riferiscono fonti vicine all'operazione, le banche che supportano il piano-Cin (Unicredit e Intesa) difficilmente potrebbero dare garanzie rispetto a quelle già pattuite per l'acquisto della compagnia di Stato. Tirrenia costa 380 milioni di euro, di cui sarà versata una prima tranche da 200 milioni, a fronte di contributi pubblici di 72,6 milioni di euro fino al 2020.

Sono passati 11 anni (era il 9 luglio 2001) da quando l'allora patron di Tirrenia, Franco Pecorini prometteva la privatizzazione della società «entro l'anno». L'argomento, come è facile intuire, è in realtà rimasto uno dei più gettonati a ogni tavola rotonda, e non va dimenticata la proposta di Nicola Coccia, che da presidente di Confindustria (2006) ipotizzò l'acquisizione della compagnia con il capitale di tutto l'armamento nazionale.

Fu il governo Berlusconi nel novembre 2008 ad avviare un arruffato processo di privatizzazione. Primo risultato fu nel 2009 il passaggio delle compagnie regionali (cioè le società Tirrenia che collegavano le isole minori) dal gruppo di Stato alle Regioni di competenza. Oggi l'unica privata è Toremar (Toscana), passata a Moby. Caremar (Campania) attende ancora la gara, ma nel frattempo è germogliata una società - sempre regionale, quindi pubblica-

formalmente finisce a Cin, ma a questo punto scattano le indagini dell'Antitrust italiana e europea. I problemi essenziali sono due: il fatto che gli azionisti di Cin operano sulle stesse linee della Tirrenia - e per questo Marininvest e Grimaldi si sono tolti dalla cordata, Moby ha dovuto tagliare delle linee - e soprattutto il fatto che, secondo la visione berlusconiana con cui è stato impostato l'intero sistema delle gare, l'Europa avrebbe «chiuso un occhio» (come disse l'allora ministro Altero Matteoli) e pur avendo sempre chiesto in questi casi lo spaccettamento e la messa a gara delle singole linee, con l'Italia si sarebbe comportata diversamente. Invece, l'ultimo preasing di Bruxelles sui contributi pubblici (non li vogliono pagare i privati, non li può pagare il governo) sembra indirizzato proprio a far fallire la gara, con una Tirrenia morta e ormai spaccettabile.