

TRASPORTO MARITTIMO / Le minacce Ue di aprire una procedura di infrazione contro l'Italia sembrano dare il via definitivo alla privatizzazione

# Tirrenia, l'autunno caldo dell'ultima flotta pubblica

Sono rientrati i tagli annunciati alle rotte e anche le proteste ma è solo frutto della scelta del governo di rinviare tutto a subito dopo l'estate. I tempi però stringono, se si vogliono evitare gli strali di Bruxelles sugli aiuti di Stato

MASSIMO MINELLA

**S**arà uno "spacchettamento" il futuro della Tirrenia, l'ultimo baluardo pubblico a muoversi ancora per i mari d'Italia, un colosso che dà lavoro a 3 mila persone e che sulle sue 80 navi lo scorso anno ha trasportato in oltre 100 mila traversate 12 milioni di passeggeri e 2 di auto. Al termine di un vertice al ministero dei Trasporti, è infatti emersa la linea che il titolare del dicastero, Altero Matteoli, seguirà nelle prossime settimane, cercando da subito il conforto dell'Unione Europea che sugli aiuti di Stato alla flotta Tirrenia ha da tempo acceso il suo faro.

Il governo si muoverà su due fronti: una cessione delle società regionali (Caremar, Siremar, Saremar e Toremar) alle regioni e un bando di gara per la privatizzazione della capogruppo Tirrenia. Per entrambe le partite, comunque, lo Stato non mancherà di far sentire il proprio apporto, assicurando l'allungamento della convenzione che garantisce contributi alle compagnie armatoriali, a

fronte dell'impegno a non dismettere le linee, anche quelle meno redditizie. Per le società regionali che assicurano i collegamenti con le isole minori di Campania, Sicilia, Sardegna e Toscana, si parlerebbe di altri dodici anni di convenzione, mentre per la Tirrenia gli anni sarebbero otto. In questo modo, si scongiurerebbe la riduzione del personale Tirrenia, elemento posto dai sindacati come condizione di base per l'avvio delle trattative.

Al tavolo della trattativa con il ministro, sarebbe emersa una sostanziale convergenza di vedute con le regioni, a eccezione della Sicilia, che parrebbe poco propensa in questo momento a condividere il piano ipotizzato dal governo. Si vedrà comunque nelle prossime settimane e soprattutto dopo l'estate, quando la tregua sindacale sarà conclusa e si riapriranno i dossier.

Non può sfuggire, infatti, che proprio l'Unione Europea ha sollevato al governo il problema degli aiuti a rotte costantemente in perdita. Fra le altre, quelle che collegano Genova con i porti sardi di Olbia e di Porto Torres. L'ipotesi di una cancellazione ha portato a proteste anche cla-

morese, di fronte alla prospettiva di oltre 500 tagli, e all'immediato avvio di un tavolo di confronto con il governo che ha appunto portato al "congelamento" della trattativa sul futuro di Tirrenia. Tutto è però semplicemente rinviato all'autunno, quando si procederà anche con la stesura del bando di privatizzazione a cui potrebbero rispondere le più importanti compagnie armatoriali italiane da sempre concorrenti della flotta di Stato e sollecitate nel contestare la "concorrenza distortiva" di Tirrenia che sulle stesse rotte beneficia di contributi pubblici.

Già lo scorso anno sembrava aver preso corpo una cordata di imprenditori pronti a rilevare la flotta di Stato, ma lo slittamento in avanti del contributo pubblico a Tirrenia aveva frenato la mossa. Ora tutto quanto potrebbe rimettersi in movimento. A questo punto, con il bando di gara pronto a partire nel 2010, potrebbero farsi avanti armatori come Vincenzo Onorato, titolare della Moby Lines, o come Manuel Grimaldi, presidente della Grimaldi di Navigazione, oppure come Gianluigi Aponte, proprietario della Msc.

«Molto dipenderà dal giudizio che arriverà dall'Unione Europea — spiega Nicola Coccia, presidente di Confitarma — Certo che se l'ipotesi è quella dello spacchettamento con il passaggio delle società regionali alle Regioni, beh, forse in questo caso non si può parlare di una vera privatizzazione, ma di

un passaggio da un ente all'altro. E poi un po' di preoccupazione c'è anche da parte nostra sul bando con cui si privatizzerà la Tirrenia. Non vorremmo trovare delle barriere d'ingresso, tese alla fine a facilitare qualcuno».

Quello che è certo, a questo punto, è che appare realmente difficile fermare la macchina del ministero. Il 2009 potrebbe così essere l'ultimo esercizio "pubblico" chiuso dalla flotta guidata da quasi trent'anni dal presidente Franco Pecorini. Ma poi?

«Ci sono due ordini di problemi - riflette Coccia - Il primo è che se le società regionali passano alle regioni competenti, questi enti finiscono per avere un doppioruolo, di regolatore e di gestore che si confronta con i privati. Il secondo è che per la privatizzazione di Tirrenia tutto dovrà svolgersi nella massima trasparenza e correttezza, con l'assenso dell'Unione Europea. Senza questo, non ha ovviamente senso procedere».

Fondamentale sarà quindi il giudizio di Bruxelles, anche se la componente privata spinge per un immediato coinvolgimento nella vicenda. «In effetti — chiude il presidente di Confitarma — non essere stati coinvolti in tutti questi mesi nella vicenda, è una lamentela che vogliamo fare. Rappresentiamo quasi tutto l'armamento privato e vogliamo partecipare a questa scelta fondamentale per il nostro settore».

**Ai privati resterà la possibilità di subentrare nei collegamenti lunghi**


**Si sono fatti avanti Grimaldi Onorato e ora anche Aponte**





### I CANDIDATI

Vincenzo Onorato, numero uno di Moby Lines



Gianluigi Aponte, presidente del gruppo Msc



**12 milioni**  
**I PASSEGGERI**  
L'anno scorso la flotta Tirrenia ha trasportato 12 milioni di passeggeri e 2 milioni di auto

**80 navi**  
**LA FLOTTA**  
La flotta Tirrenia è composta da 80 navi, il gruppo dà lavoro a 3 mila persone

### CONTROLLATE

Qui a lato, la struttura del gruppo Tirrenia: le controllate gestiscono le linee con le isole minori

MINISTRO  
Accanto,  
il ministro  
dei Trasporti  
Altero Matteoli



### LA SCHEDA

## Traghetti e aliscafi approdano alle Regioni

**Genova**  
Per ora, niente tagli. Il ministro dei Trasporti Altero Matteoli ha chiarito lo scenario di Tirrenia di fronte ai sindacati, rispondendo anche su quel "carteggio" in corso tra governo e Unione Europea che tanta preoccupazione ha destato fra i lavoratori. «Gli scambi di informazioni e le risposte ai quesiti posti dall'Unione sulla vicenda Tirrenia sono atti do-

vuti e finalizzati ad evitare una procedura di infrazione contro l'Italia — ha precisato Matteoli — E' certo che sulla richiesta razionalizzazione dei collegamenti marittimi non è stata assunta alcuna decisione, né firmato alcun decreto». Il che non vuole assolutamente dire che il provvedimento è cancellato. Tutt'altro. L'impressione è che appunto dopo l'estate si apra ufficialmente il confronto sulla dismissione delle linee più a rischio, a co-

minciare dai collegamenti da Genova per Olbia e Porto Torres. Dipendenti e sindacati puntano soprattutto sul tavolo di confronto allargato al governo e alle regioni, per arrivare quanto meno a "soluzioni condivise". «Il confronto avviato a maggio continuerà nel fondato tentativo di evitare ricadute occupazionali negative anche dal 2010 — ha aggiunto Matteoli — Intanto il tavolo governo-regioni ha concordato di mantenere intatti i collegamenti marittimi per l'intero 2009. Dopo la conclusione del confronto, gli esiti saranno nuovamente discussi con i sindacati di categoria».

(mas.m.)

