

Privatizzazioni. Si cerca una soluzione che rispetti le norme antitrust ma eviti la cessione delle singole rotte

Tirrenia, cambia la cordata

Aponte potrebbe uscire dalla compagine per agevolare l'ok della Ue

Giuseppe Chiellino
Raoul de Forcade

■ Nuovo assetto societario in vista per la **Compagnia italiana di navigazione** (Cin), la cordata composta dai principali armatori italiani di traghetti (Gianluigi Aponte, Manuel Grimaldi e Vincenzo Onorato) che vuole rilevare la compagnia pubblica **Tirrenia** avviata alla privatizzazione dal precedente governo. L'obiettivo è ottenere «prima possibile» il via libera dell'Antitrust europeo, pena la decadenza dell'aggiudicazione, come previsto dalla tempistica «serrata» contenuta nell'offerta.

Sarebbe questa, secondo diverse fonti interpellate dal *Sole 24 Ore* dopo l'audizione del ministro dello Sviluppo economico, Corrado Passera, martedì al Senato, la soluzione a cui si sta lavorando per superare le obiezioni della Commissione europea che contesta la concentrazione delle rotte di cabotaggio nelle mani di operatori alleati tra loro. I riflettori sono puntati su Aponte che, con **Marinvest**, si sovrappone a molte rotte di Tirrenia. Ma Aponte non è l'unico "indiziato". Una significativa sovrapposizione sulle rotte per la Sardegna c'è anche tra Tirrenia e la **Moby** di Onorato. Nella partita potrebbe entrare in gioco anche un'altra variabile: la privatizzazione di Saremar da parte della Regione Sardegna.

Bruxelles, dunque, focalizza la sua attenzione, in particolare,

sulla concentrazione di armatori all'interno di Cin e vedrebbe di buon occhio l'avvio di una gara per l'assegnazione delle singole rotte convenzionate (e sovvenzionate dallo Stato con 72 milioni annui per otto anni). Un'ipotesi, quest'ultima, alla quale Ettore Morace, a.d. di Cin, oppone un no secco. «La soluzione - afferma il manager - non è eliminare navio rotte, mettendoci

LO SCENARIO EUROPEO

Bruxelles ha chiesto nuove informazioni alla cordata allungando i termini della procedura di valutazione dell'accordo

le in gara. In quel modo si porterebbe un danno all'utente dei servizi di Tirrenia. Inoltre, essendo tutte le rotte coperte da un'unica convenzione, non vedo come si potrebbero incorporare. Senza contare che le scelte di Cin devono essere in linea col business plan, che non prevede certo riduzioni di rotte o uno spezzatino della compagnia. Stiamo ragionando su una soluzione diversa, sulla quale siamo al lavoro con il ministero dello sviluppo economico e con i nostri legali». Morace non spiega quale sia la soluzione ma è palese che questa si focalizzi sul problema della concentrazione denunciata dall'Antitrust. La stra-

da, ancora abbozzata, che gli armatori stanno studiando va, come si è detto, nella direzione di cambiare la compagine societaria di Cin, in modo da stemperare le rigidità di Bruxelles. L'idea che sembra si stia vagliando in queste ore è l'uscita da Cin di **Marinvest**, con cui Aponte controlla sia **Grandi Navi veloci** che **Snav**. Due flotte di traghetti con numerosi collegamenti sia verso la Sardegna che la Sicilia. Rotte che si aggiungerebbero a quelle di Tirrenia. Lo stesso armatore sorrentino non escluderebbe una soluzione di quel tipo.

D'altro canto, il peso di Moby sulle rotte per la Sardegna è fortissimo. Quindi si può ipotizzare un ridimensionamento anche della partecipazione del gruppo di Onorato nella compagine. A quel punto, Grimaldi assumerebbe un ruolo di preminenza in Cin. Ma un ulteriore elemento potrebbe inserirsi nel mosaico. Con la diluizione delle quote degli armatori, infatti, si aprirebbe la strada all'ingresso nella società armatoriale della Regione Sardegna che, dalla scorsa estate, ha ingaggiato, servendosi della controllata Saremar (ex compagnia regionale di Tirrenia), un duro braccio di ferro sui prezzi dei traghetti con gli armatori che servono l'isola. Uno scontro che certo non ha giovato al processo di privatizzazione di Tirrenia (né di Saremar, la quale è rimasta pubblica) e che potrebbe ora risolversi una volta per tutte. In ogni

caso, gli incontri si susseguono a ritmo serrato. Ieri se ne è svolto uno a Bruxelles ma anche in Italia si lavora alla ricerca di una «soluzione positiva che mantenga Tirrenia in mani italiane, rispetti le regole europee sulla concorrenza e salvaguardi l'occupazione». I tempi sono diventati abbastanza stretti. L'offerta di Cin scade intorno alla fine di marzo. Una proroga non è esclusa, ma se non sarà trovata in fretta una soluzione che elimini almeno gli ostacoli in materia di antitrust, «disaccoppiando» la questione dalle procedure d'infrazione per aiuti di Stato, c'è il rischio concreto che salti l'intera operazione.

L'accelerazione sulla vicenda Tirrenia potrebbe essere stata innescata anche da un'ulteriore iniziativa della Dg Concorrenza che a metà febbraio ha inviato a Cin e al ministero una nuova richiesta di informazioni sulle aziende che partecipano all'operazione e sul mercato di riferimento. Questa mossa ha sospeso la decorrenza dei termini della fase due della procedura che avrebbe dovuto concludersi il 4 giugno e che ora si sposta in avanti. «Cambiare le carte in tavola modificando la composizione della cordata rende di sicuro più facile il confronto con Bruxelles» osserva una fonte coinvolta nelle trattative. Novità sono attese nella prossima settimana.

DI RIPRODUZIONE RISERVATA