

A qualcuno piace LA TIRRENIA

I concorrenti in gara sono 16. E la posta in palio è oltre un miliardo di sovvenzioni garantite. Ma il rischio è che finisca come con l'Alitalia

**DI EMILIANO FITTIPALDI
E STEFANO LIVADIOTTI**

Un miliardo e 236 milioni di euro. È la dote, in termini di sovvenzioni pubbliche, che una legge del 2009 ha assicurato alla Tirrenia, la società che gestisce i traghetti di Stato, e alla Siremar, la controllata che si occupa delle rotte siciliane. La prima incasserà 576 milioni in otto anni. Alla seconda arriveranno 660 milioni in dodici anni.

È questo tesoretto la molla che, nelle scorse settimane, ha spinto i rappresentanti di sedici tra gruppi armatoriali (tranne Gianluigi Aponte, ci sono tutti: dalla Moby alla GNV) e fondi di private equity (da F2i della Cassa Depositi e prestiti a Carlyle) a mettersi diligentemente in fila per presentare altrettante manifestazioni di interesse alla gara per la privatizzazione della più grande compagnia di navigazione pubblica d'Europa. Quelli della Fintecna, la finanziaria di Stato che controlla l'intero capitale della Tirrenia, sono stati di manica larga e hanno ammesso tutti i candidati. Nei prossimi giorni i sedici aspiranti compratori avranno accesso alla data room, dove potranno consultare la documentazione della società di Rione Sirignano. Quindi arriveranno le offerte vincenti. E, se il calendario messo a punto verrà rispettato, il 30 settembre Tirrenia e Siremar avranno un nuovo padrone.

Non fosse per le sovvenzioni garantite, gli uomini della Fintecna un acquirente avrebbero dovuto cercarlo con il lanternino.

di Napoli. Sotto:

Franco Pecorini

Sotto la guida dell'immarcescibile Franco Pecorini, il Gentiluomo di Sua Santità che nel 1984 s'è accomodato sulla poltrona di amministratore delegato senza più alzarsi e resistendo all'avvicinarsi di diciotto governi, la Tirrenia è diventata sempre più un pozzo senza fondo. Solo tra il Duemi-

la e il 2007 i traghetti di Stato hanno bruciato qualcosa come un miliardo e 360 milioni di euro, tutti quattrini andati a ripianare i buchi di bilancio. E l'emorragia non si è mai fermata. Secondo la relazione della Corte dei Conti sulla gestione finanziaria della Tirrenia (che allora comprendeva anche Caremar, Saremar e Toremar, poi cedute rispettivamente alle Regioni Campania, Sardegna e Toscana), nel 2008 il conto è salito di altri 240 milioni.

L'analisi dei magistrati contabili è impietosa. E dice che dalle carrette della Tirrenia i turisti italiani e stranieri sempre più spesso si tengono alla larga. Nel 2008 l'intero gruppo ha registrato una flessione netta dei passeggeri trasportati di 511 mila unità (meno 4,6 per cento) e delle auto al seguito di 167 mila unità (meno 9,8 per cento). Lo scivolone s'è trasformato in una vera e propria débâcle per la capogruppo, che ha lasciato sul campo il 12,1 per cento della clientela. Risultato: tra il 2007 e il 2008 i ricavi propri della Tirrenia sono scesi da oltre 292 a meno di 280 milioni, mentre i contributi pubblici necessari a tenere in piedi i conti schizzavano da 46 a 101 milioni. Le controllate regionali non hanno invece perso altro terreno. Ma solo per l'ottimo motivo che avevano già toccato il fondo: le iniezioni di denaro pubblico, annotano i magistrati contabili, rappresentano il 59 per cento del valore della produzione. Un disastro sul fronte gestionale. Ma anche una situazione al limite su quello patrimoniale: a fine 2008 la capogruppo aveva in bilancio 855 milioni come valore della flotta, a fronte di debiti finanziari per 725 milioni. Neanche a guardarla molto da lontano, insomma, la Tirrenia può somigliare a un'impresa. Ma a questo punto il problema è un altro: la ricca dote che ha attirato i sedici aspiranti compratori rischia di svanire come un miraggio. Perché nell'intera vicenda della Tirrenia l'Italia ha fatto come al solito di testa sua, infischiandosene delle regole dettate dalla Commissione europea, che ha perso la pazienza e estratto il cartellino giallo.

Il richiamo all'ordine è contenuto in una lettera di 46 righe, datata 28 gennaio e firmata dal vicepresidente, Antonio Tajani. Il linguaggio è burocratico e infarcito di riferimenti a norme di legge. Ma la sostanza è chiara. All'inizio degli anni Novanta l'Europa ha deciso di abbandonare il sistema delle convenzioni con le quali lo Stato

incaricava un soggetto pubblico o privato di assolvere a un certo compito e in cambio gli sganciava un po' di quattrini. In base al nuovo schema, ogni attività per la quale fosse prevista una sovvenzione sarebbe dovuta finire a gara. Si sarebbe insomma dovuta fare una sorta di asta tra i pretendenti per ogni singola tratta di collegamento marittimo finanziata con denaro pubblico (In Grecia, dove funziona da anni così, le linee sovvenzionate sono quattro volte più di quelle italiane e la spesa è meno di un quinto). La norma manteneva naturalmente in vita le convenzioni già firmate, consentendone l'applicazione fino alla scadenza.

In tutti gli altri Paesi quando i contratti sono arrivati a fine corsa si è passati al nuovo sistema. In Italia le cose sono andate un po' diversamente. Intanto perché le convenzioni duravano l'enormità di venti anni. Poi perché il 31 dicembre del 2008, quando sono finalmente scadute, il governo ha pensato bene di rinnovarle. Una prima volta, il 27 dicembre del 2006, addirittura senza che venisse fissato un termine. E una seconda volta, il 25 settembre 2009, con scadenza al 30 settembre prossimo.

Quando è arrivata la lettera di Bruxelles il governo ha fatto finta di niente. «Non ci sono contestazioni di merito sul processo di privatizzazione», ha assicurato il ministro per le Infrastrutture, Altero Matteoli. Ma è un fatto che la strada scelta dall'Italia per liberarsi della proprietà della Tirrenia (e cioè metterla in vendita con una dote di sovvenzioni per servizi che quindi non saranno messi a gara) non tiene in alcun conto il richiamo di Bruxelles. Questo non solo espone il governo (che ha tempo fino al 28 marzo per rispondere alla missiva) alle sanzioni del caso. Ma apre la porta a una pioggia di ricorsi. I concorrenti esclusi avranno gioco facile a impugnare il risultato della gara.

Nicola Coccia, numero uno degli armatori di Confitarma, ha fatto suonare a ripetizione il campanello d'allarme. Senza però ottenere grandi risultati. Dal quartier generale romano di Fintecna hanno continuato infatti a giurare che ci sono stati contatti informali tra Roma e Bruxelles e che la Commissione



ABRUZZO



ha dato il via libera.

Il fatto è che il governo ha fretta di chiudere questa partita. I cui contorni cominciano a somigliare un po' troppo a quelli dell'infinita vicenda della ex compagnia aerea di bandiera. Richiamata non a caso dai magistrati contabili. Secondo le toghe l'operazione Tirrenia potrebbe finire proprio così: «Nel breve termine, con il trasferimento della proprietà ad altri soggetti pubblici, e nel medio-lungo termine, come nel caso di Alitalia, con soluzioni tanto finanziariamente costose per la collettività quanto incerte in termini di prospettive strategiche». ■

La Fintecna giura che va tutto bene, ma da Bruxelles è arrivata al governo una richiesta di chiarimenti

Quanto pesa lo Stato

Fatturato della Tirrenia dal 2005 al 2008, dati in milioni di euro



Foto: R. Siano (2)

Doppia poltrona

Nessuna fanfara ha accompagnato nei giorni scorsi l'ingresso dell'amministratore delegato della Tirrenia, Franco Pecorini, ai piani alti di Ital Brokers, la società genovese leader italiano nel brokeraggio assicurativo. Il fatto è che da vent'anni Ital Brokers è consulente della Tirrenia, per conto della quale effettua analisi di rischio e seleziona le compagnie assicuratrici cui affidarsi (dalle quali incassa poi le sue provvigioni). Dall'entourage si sono limitati a far filtrare che Pecorini ha informato il consiglio di Tirrenia e rimesso le deleghe sul settore assicurativo.

