

Privatizzazioni. Resta in pista solo il gruppo Onorato, in arrivo due fondi e altri partner

Tirrenia, dopo Aponte anche Grimaldi lascia Cin

La Regione Sardegna resta fuori dalla nuova compagine

Raoul de Forcade
GENOVA

■ Nuovo colpo di scena sulla privatizzazione di Tirrenia che, in un attimo, mette fuori gioco la competenza dell'Antitrust Ue sull'assegnazione e allontana la possibilità che nella cordata possa entrare la Regione Sardegna. Oggi sarà messa nero su bianco l'uscita da **Compagnia italiana di navigazione** (Cin), la società che si è aggiudicata la gara per Tirrenia, degli armatori Gianluigi Aponte (che aveva già da tempo deciso di fare un passo indietro) e Manuel Grimaldi (che ha stabilito di uscire negli ultimi giorni). Resterà, dunque, in campo solo Vincenzo Onorato, alla guida di **Moby**, cui si affiancheranno due fondi di investimento e altri operatori dello shipping (non necessariamente armatori). Una mossa che cambia radicalmente la compagine societaria del compratore e che è stata concepita, con la supervisione continua del governo italiano, per rispondere alle obiezioni, soprattutto quelle sull'eccessiva concentrazione di armatori di traghetti in Cin e sulla sovrapposizione delle tratte, mosse, nelle scorse settimane, dalla Commissione europea, attraverso una lettera informale giunta al ministero dello Sviluppo, infrastrutture e trasporti.

Finora le quote di Cin erano ripartite, col 33% ciascuno, tra gli armatori della società. Con l'uscita di Aponte e Grimaldi le quote passano temporaneamente

te a Onorato ma con l'obiettivo di essere subito ridistribuite. A spiegare i termini dell'operazione è Ettore Morace, ad di Compagnia italiana di navigazione. «Onorato - afferma - manterrà la stessa quota che aveva in precedenza, il 33%. Un altro 33% sarà ripartito tra due fondi d'investimento: **Venice shipping & Logistic** (diretto da Fabrizio Vettosi, ndr) e **Vertis** (che fa capo ad Amedeo Giurazza, ndr). Il restante 33% andrà a un altro gruppo di operatori del settore». Morace mantiene il riserbo sulla loro identità e spiega che non si tratta necessariamente di armatori ma di persone che lavorano nello shipping. «Ho una rosa di otto nomi - prosegue - che hanno manifestato la propria disponibilità a entrare in Cin. Fra questi ne sceglierò due, massimo tre, che potranno dividersi le quote restanti. Non di più perché non ha senso diluire le partecipazioni sotto il tetto del 10%».

Resta fuori dalla partita la Regione Sardegna che, nella precedente fase della trattativa, quando Aponte aveva già annunciato l'intenzione di uscire da Cin per disinnescare le critiche di Bruxelles, sembrava potesse entrare nella società. Una soluzione ben vista anche dal Governo, perché avrebbe messo fine alla querelle tra il governatore Ugo Cappellacci e gli armatori privati di traghetti, in merito al ritocco all'insù dei prezzi per i collegamenti tra coste sarde e continente. Una battaglia che aveva portato Cappellacci, l'estate scorsa, a servirsi di **Saremar** (società ex Tirrenia passata alla Regione per essere privatizzata) per offrire collegamenti con l'isola a prezzi calmierati. Un esperimento che difficilmente potrà essere replicato quest'anno, perché anche la Saremar soffre per il costo dei no-

L'OPERAZIONE

La privatizzazione

■ Il passaggio di Tirrenia ai privati ha avuto un percorso lungo e tormentato. La procedura è stata avviata nel 2008 dal governo Berlusconi. L'anno successivo le controllate regionali di Tirrenia, Caremar, Saremar e Toremar sono state passate alle Regioni Campania, Sardegna e Toscana. Mentre la siciliana Siremar venne messa in gara insieme a Tirrenia. Al bando hanno partecipato 16 società ma, alla fine, nel 2010, la gara si è conclusa senza assegnazione. Tirrenia è stata quindi commissariata e si è proceduto a una seconda gara, questa volta senza Siremar, che è stata privatizzata con un altro bando. La nuova gara si è conclusa nel maggio 2011, con l'aggiudicazione della compagnia pubblica a Cin

La commissione Ue

■ Anche l'assegnazione, però, non è stata priva di problemi. La Commissione europea, infatti, ha aperto un'indagine ritenendo che le modalità con cui è stata realizzata non abbiano consentito, alla fine, la partecipazione di soggetti diversi da Cin e che la gara potrebbero mascherare un aiuto di Stato per gli acquirenti. I quali ottengono, insieme alla compagnia, le rotte sovvenzionate dallo Stato. Inoltre l'Antitrust Ue ha contestato l'eccessiva concentrazione di armatori di traghetti raggruppati nella compagine Cin, che era formata da Vincenzo Onorato, Gianluigi Aponte e Manuel Grimaldi, i tre più grandi operatori italiani del comparto

li delle navi e del carburante.

«Si può dire, ormai - afferma Morace - che la Regione è definitivamente fuori da Cin. Gli abbiamo dato la possibilità di entrare nella compagine ma ha ritenuto di non farlo. A noi avrebbe fatto piacere che la Regione ci fosse ma dobbiamo completare l'operazione di acquisizione di Tirrenia entro l'estate e non possiamo più temporeggiare». In effetti, il termine della proroga del contratto tra Cin e il commissario straordinario di Tirrenia, Giancarlo D'Andrea, scade il 21 giugno. «L'obiettivo - prosegue Morace - è aver chiuso entro quella data».

Un target che diviene più praticabile con l'alleggerirsi dell'ingerenza che la Ue può avere sull'operazione. «Con l'uscita di Aponte e Grimaldi - continua l'ad di Cin - vengono a mancare i presupposti per la competenza dell'Antitrust Ue a decidere sulla questione. I soggetti che partecipano all'operazione, infatti, non totalizzano più un fatturato superiore ai 5 miliardi, come accadeva per i tre armatori. Quindi ora la competenza passa all'Antitrust italiano. E comunque ritengo che non ci saranno più problemi, dato che, con la nuova compagine, si è risolta sia la questione della sovrapposizione delle tratte che quella della concentrazione di armatori. Non è un caso che il Governo ci abbia seguito passo passo e continui a seguirci da vicino».

Resta il fatto che la Commissione europea aveva stigmatizzato anche le procedure con cui Tirrenia era stata assegnata, affermando che non era stata garantita la salvaguardia delle regole della concorrenza. È da vedere se questo cambio in corsa della compagine aggiudicataria sarà digerito da Bruxelles.

© RIPRODUZIONE RISERVATA