

Trasporti. Coccia (Confitarma)

# «Tirrenia rischia la liquidazione»

**Raoul de Forcade**  
GENOVA

La privatizzazione di Tirrenia non può essere rinviata, perché «tra un anno la compagnia, visto l'andamento del mercato, molto probabilmente non varrà nulla e dovrà essere liquidata». Lo sostiene Nicola Coccia, presidente di Confitarma che, per fugare ogni dubbio sulla linea degli armatori italiani rispetto a Tirrenia, spiega che invierà al governo un decalogo che riassume la proposta dalla Confindustria del mare per sciogliere il nodo della compagnia.

Prima di spiegare i dieci punti che compongono il testo, Coccia risponde a chi, come l'armatore Gianluigi Aponte (si veda Il Sole 24 Ore dell'8 luglio), ritiene che la privatizzazione, vista la crisi economica, dovrebbe essere rimandata. Secondo Coccia, quella non è una strada percorribile. «È vero - dice - che oggi esiste un problema con le banche ma non è questo che crea difficoltà alla soluzione di una Tirre-

nia privatizzata. Il vero problema è che, se noi rinviassimo la decisione, tra un anno avremmo navi ancora più vecchie e una compagnia con meno mercato, perché nel frattempo, con la crisi, avrà perso posizioni rispetto ai più agguerriti privati. E quindi avrà minor valore o nessuno. Se la privatizzazione non andasse avanti, per Tirrenia potrebbe avviarsi un iter irreversibile, al cui termine vedo solo una liquidazione con nessun soggetto interessato. Inoltre, per l'acquisto, è venuto meno anche Aponte, su cui i sindacati, per una serie di motivi, contavano». Sempre sul patron di Msc, Coccia aggiunge che, anche sull'onda dell'inchiesta dell'Antitrust sul trasporto passeggeri nei golfi di Napoli e Salerno, «Aponte dice di non essere interessato alla privatizzazione, perché punta al suo business e rischierebbe, con Tirrenia, di incappare nell'Antitrust. Quindi conclude che è meglio che la compagnia resti pubblica».

Passando all'analisi dei dieci

punti, Coccia dice che «Tirrenia deve cessare di essere un problema e divenire un'opportunità, entrando in un'ottica di mercato. Perché questo avvenga, non deve esserci commistione tra i servizi di valore sociale (ad esempio quelli per le isole minori) e quelli esercitati, appunto, sul libero mercato. Questi obiettivi sono in sintonia con quanto ha chiesto l'Ue, cioè la liberalizzazione della compagnia, che il governo intende perseguire attraverso la sua privatizzazione. Occorre, quindi, scorporare le linee di interesse sociale dalle linee non sovvenzionabili. E il passaggio del controllo delle regionali Toremar, Caremar, Saremar e Siremar, assume carattere di urgenza».

Altro punto forte, per Confitarma, è «che alcune linee di interesse sociale di Tirrenia spa, che non possono garantire ritorni economici, siano passate dalla compagnia alle società regionali. Questo vale soprattutto per rotte della Sardegna. E

un'impostazione analoga dovrebbe riguardare le linee per le Tremiti, che potrebbero diventare oggetto di un'intesa ad hoc con la regione Puglia, e le rotte per le isole pontine, che interessano il Lazio. Per non incappare nel mirino dell'Antitrust, le regioni dovrebbero poi gestire, con gare pubbliche, la cessione delle società territoriali ai privati. Ciò eliminerebbe il rischio di conflitti d'interesse, che si avrebbero se, invece, le regioni fossero regolatori e, al tempo stesso, azionisti e gestori delle linee. Le regioni, peraltro, dovranno decidere le modalità delle gare di appalto per la gestione dei servizi convenzionati. Infine, scorporata dalle regionali, Tirrenia potrebbe sia rimanere pubblica, senza sovvenzioni dello Stato, sia, più facilmente, essere privatizzata, rispettando la questione dell'occupazione». Le procedure di liberalizzazione, poi, secondo Coccia, «dovranno essere definite entro il 31 dicembre 2009, come vogliono le autorità Ue».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## IL DECALOGO

Gli armatori chiedono la rapida privatizzazione della compagnia marittima. Preparate dieci proposte da inviare al governo

