

Privatizzazioni. L'Unione europea boccia la procedura e chiede 400 milioni agli acquirenti della compagnia

La Tirrenia appesa a un filo

La cordata Cin: se queste sono le condizioni, ci ritiriamo dalla corsa

Raoul de Forcade

GENOVA

«Il 21 marzo scade il contratto tra Compagnia italiana di navigazione (Cin) e il commissario straordinario di Tirrenia, Giancarlo D'Andrea, per l'acquisizione della società pubblica. Con queste premesse noi non abbiamo alcuna intenzione di rinnovarlo. Se lo scopo della Ue era di spaventarci, hanno colpito nel segno». A pronunciare queste parole è Ettore Morace, ad di Cin, la compagine di armatori di traghetti che si è aggiudicata Tirrenia e ora si trova di fronte una lettera inviata dall'Antitrust europeo al governo (si veda il Sole 24 Ore di ieri) che, oltre a sottolineare che la gara fatta per la privatizzazione non è valida, fa capire che dovrebbe essere Cin a rimborsare i contributi statali per le rotte sovvenzionate percepiti da Tirrenia dai primi anni '90: tra 300 e 400 milioni, contro un valore di acquisto di Tirrenia di 380 milioni. Morace si professa pronto a ritirarsi dall'acquisizione, «a meno che, di qui a mercoledì, non intervega il governo».

E si dice «preoccupatissimo» anche Vincenzo Onorato, patron di Moby, che ha creato Cin insieme a Manuel Grimaldi e Gianluigi Aponte (anche se quest'ultimo ha preso la decisione di uscire dalla società, per superare le eccezioni della Ue sull'eccessiva concentrazione di armatori). È necessario, aggiunge Onorato, «trovare una soluzione che tenga in piedi i collegamenti con le isole».

Tre sono le principali questioni che la lettera (informale ma preludio di una decisione ufficiale), arrivata giovedì nelle mani del ministro dello Sviluppo, Corrado Passera, solleva su Tirrenia. In primo luogo, obietta che non c'è discontinuità tra Tirrenia a Cin. «Un punto di vista singolare - commenta Morace - visto che Cin parte con una nuova convenzio-

ne, assume ex novo il personale Tirrenia ed è composta da soci privati». Altro, fondamentale, punto è che, secondo l'Antitrust, la gara, così come è stata concepita, non è valida. Perché prevedeva l'obbligo di riassunzione del personale (1.500 persone) e l'acquisizione delle navi.

La Ue suggerisce al governo italiano di annullare la gara e indirne un'altra senza alcun obbligo, spaccettando le navi dalle linee in concessione e indicendo, per queste ultime, un bando che racchiuda solo quelle necessarie al servizio pubblico di collegamento con le isole. Infine la questione dei contributi percepiti da Tirrenia dagli anni '90 e giudicati dalla

LE REAZIONI

Morace (Cin): non rinnoviamo la convenzione con il commissario che scade il 21 marzo. Il Governo valuta l'ipotesi di rifare la gara

IL SENTIRE DELLA UGIA

«La tormentata privatizzazione di Tirrenia è stata avviata nel 2008 dal governo Berlusconi. Nel 2009 le controllate regionali di Tirrenia, Caremar, Saremar e Toremar furono passate alle Regioni Campania, Sardegna e Toscana. Mentre la siciliana Siremar fu messa in gara insieme a Tirrenia.

«Al bando, conclusosi nel 2010, hanno partecipato 16 società ma, alla fine, la gara si è conclusa senza l'assegnazione. Tirrenia fu quindi commissariata e si procedette a una seconda gara (questa volta senza Siremar), che si è conclusa nel maggio 2011, con l'assegnazione della compagnia pubblica a Cin.

Commissione Ue illegali. Visto che non c'è discontinuità tra Tirrenia e Cin - secondo l'Antitrust - occorre recuperarli in capo alla società che acquista. «Sembra una barzelletta - dice Morace - invece è la realtà. Il rischio, ora, è che la Sardegna resti senza la continuità territoriale garantita dalle convenzioni, perché la Ue sta investigando anche su Saremar (ex società di Tirrenia, ndr) e sulle sue sovvenzioni, utilizzate dalla Regione Sardegna per fare concorrenza a Tirrenia e ai privati». Inoltre, la missiva della Ue menziona Siremar, la società regionale ex Tirrenia acquisita da Compagnia delle isole (Cdi), che fa capo all'armatore Salvatore Lauro.

La Ue mette in discussione l'aiuto di Stato, sotto forma di fidejussione, che la Regione Sicilia ha fornito a Cdi, consentendogli di vincere la gara per l'acquisizione. L'unico a poter intervenire è il governo. E, secondo quanto risulta, l'esecutivo è combattuto tra due ipotesi. La prima è di accettare i principi della Ue, annullando la gara e ripentendola secondo i dettami dell'Antitrust. Strada che eviterebbe di mettere in imbarazzo il premier Monti, impegnato proprio sulle liberalizzazioni. La seconda ipotesi è di opporsi all'Antitrust: nel 2010, ricordano fonti ministeriali, una lettera Ue aveva sancito la decisione di non sollevare obiezioni sul salvataggio di Tirrenia, nel quadro della legge Marzano. E, sulle sovvenzioni, i tecnici ricordano che una contestazione del 2004 della Commissione all'Italia, su quegli aiuti, è già stata annullata, nel 2009, dalla Corte di giustizia.

Ieri, la commissione Ue si è affrettata a dire che le questioni di Tirrenia «sono ancora sotto esame». Mentre Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti minacciano scioperi se non ci sarà un intervento del governo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NOI E GLI ALTRI

Compagnie di navigazione



ITALIA

L'Italia garantisce i collegamenti marittimi con le isole grazie alle navi della compagnia pubblica Tirrenia (che fa capo alla Fintecna), dal 2008 in corso di privatizzazione. La società è dotata di una convenzione statale che consente di fornire sovvenzioni alle rotte non remunerative che, però, sono essenziali per garantire la continuità territoriale verso la Sardegna, la Sicilia e le isole

minori. Queste ultime erano servite da società regionali controllate da Tirrenia, ora passate alle Regioni di riferimento. Su gran parte delle rotte della compagnia, peraltro, operano anche compagnie private (le più grandi sono Grimaldi Group, Grandi navi veloci, Moby, a cui si aggiungono società che servono piccole tratte), che offrono servizi analoghi senza godere degli stessi contributi dello Stato.



FRANCIA

Il servizio sulle rotte verso la Corsica e le isole minori francesi è garantito sia da privati (ad esempio la Corsica Ferries) sia da una società a partecipazione pubblica. Si tratta della Sncm, che controlla anche la Cnm, ed era statale fino al 2008, Anno in cui è stata parzialmente privatizzata. Attualmente lo Stato conserva il 25% del capitale della compagnia, mentre i dipendenti detengono un altro 9%. Il restante 66% è andato

al gruppo Veolia. Sncm gode di contributi per le rotte non remunerative, ai quali possono accedere anche le compagnie completamente private. Gli aiuti sono erogati alle società di navigazione solo per alcune categorie di clienti e il 65% circa dei passeggeri trasportati in Corsica rientra in categorie soggette a convenzione. Nel recente passato, i marittimi di Sncm hanno inscenato forti proteste contro i fondi erogati ad altre compagnie.



SPAGNA

La Spagna garantisce i collegamenti con servizi di traghetti alle isole Canarie, alle Baleari e verso destinazioni con scarsi traffici di passeggeri e merci, quale la città autonoma di Melilla, in Marocco, attraverso compagnie private che possono accedere, tramite gara, a contributi pubblici per operare su tratte non remunerative. Su alcune rotte viene rimborsato all'armatore il 30% circa del biglietto dei

residenti. Il governo spagnolo all'inizio degli anni 2000 ha proceduto alla privatizzazione della propria compagnia statale di navigazione: la Trasmediterranea. Per l'operazione, l'esecutivo ha proceduto alla nomina di un commissario, che ha avviato la procedura. Poi c'è stata una data room, le offerte vincolanti e, alla fine, si è aggiudicato la gara il gruppo Acciona, che attualmente controlla la compagnia di navigazione.

Attracco. Un tragheto Tirrenia fermo nel porto di Civitavecchia. La società di navigazione è stata aggiudicata a Cin, Compagnia italiana di navigazione, che ha vinto la gara contestata dall'Unione europea

ITALIA E UE

Il rischio di un altro pasticcio

di **Giuseppe Berta**

In Italia il cammino delle privatizzazioni, lastricato di annunci e di programmi roboanti, tende troppo spesso a convertirsi in una strada verso l'inferno.

È il rischio che, stando all'Unione europea, si presenta anche nel caso della Tirrenia, la società di navigazione che gestisce il trasporto verso la Sicilia e la Sardegna, di cui il governo precedente a quello in carica aveva attuato la privatizzazione nell'estate scorsa.

Un'operazione che, fin dalle origini, non appariva solidissima, tanto che il verdetto europeo era temuto, più che atteso. Infatti la Compagnia Italiana di Navigazione, ricostituita in forma privata con la ripresa di una sigla importante per la storia economica di questo Paese (per intenderci, era il nome della società pubblica che gestiva le linee marittime dei transatlantici, al tempo di colossi come la "Michelangelo" e la "Raffaello"), era sorta con un accordo tra armatori, che avrebbero dovuto assicurare sia i principali collegamenti nazionali sia la modernizzazione di una flotta da rinnovare.

Adesso l'intesa è stata rigettata da Bruxelles, con la motivazione che essa sembra essenzialmente un cartello fra gli armatori italiani disposti a rilevare un traffico largamente sovvenzionato. Del resto, la rinata Compagnia Italiana di Navigazione aveva destato immediate perplessità, dal momento che prestava il fianco alle obiezioni dell'Antitrust. Non solo: essa si era attirata da subito le polemiche della Regione Sardegna, che avrebbe voluto entrare nella compagine societaria con una quota del

25%, allo scopo di far valere i propri interessi e diritti. Qualche aggiustamento tentato in seguito e volto a ridurre l'impressione che la nuova società apparisse come un cartello non è evidentemente bastato ad accontentare Bruxelles. Ancora non si comprende se sarà possibile salvare almeno in parte la privatizzazione o se invece si dovrà procedere ad alienare singolarmente rotte e navi.

Certo è che l'Italia non esce bene da una storia già trascinatasi troppo a lungo. Anzitutto perché risalta in evidenza, una volta di più, che privatizzare non equivale affatto a liberalizzare. Può invece significare l'esatto contrario. Dimostra inoltre come il rinvio dei problemi non renda affatto più nitida la loro risoluzione, ma finisca con l'ingarbugliarla oltre misura: il pericolo adesso è che la sorte della Tirrenia torri a farsi indeterminata. Con conseguenze sul personale, oltre 1.500 addetti, senza contare i lavoratori stagionali, che vedono profilarsi un nuovo periodo di incertezza, mentre già si programmano agitazioni sindacali. Tutto questo proprio all'inizio della primavera, e dunque della stagione turistica, quando il numero dei passeggeri sui traghetti è in procinto di aumentare.

Non resta che sperare che il governo tecnico riesca a rimettere mano alla questione con la capacità di contribuire a dirimere il nodo delle privatizzazioni, di cui la vicenda della Tirrenia costituisce un esempio magari circoscritto, ma fin troppo emblematico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

