

Privatizzazioni. Roma prepara le contromosse alla bocciatura di Bruxelles

# Tirrenia, il Governo studia la proroga del contratto

La Ue conferma i dubbi sul piano, contestazioni pure su Siremar

Raoul de Forcade  
GENOVA

Il Governo italiano è intenzionato a prorogare il contratto per l'acquisizione di Tirrenia tra Compagnia italiana di navigazione (Cin) e il commissario straordinario Giancarlo D'Andrea. La decisione è ancora informale e, secondo quanto risulta al Sole 24 Ore, potrebbe essere annunciata addirittura domani, giorno stesso della scadenza del contratto. La risoluzione arriva dopo un fine settimana di telefonate concitate e voci di possibili convocazioni. E un lunedì in cui tecnici e politici dell'esecutivo si sono riuniti per vagliare la questione sollevata dalla lettera informale dell'Antitrust europeo, in cui si suggerisce all'Italia di annullare la gara assegnata a Cin e dirifarla, per vendere separatamente rotte e linee sotto convenzione statale. Una missiva che ipotizza anche, nel caso dell'assegnazione a Cin, la richiesta alla società, composta dai maggiori armatori italiani di traghetti, dei contributi statali indebitamente percepiti da Tirrenia dai primi anni Novanta (una cifra che si avvicina a 400 milioni).

Ieri, fonti europee vicino al dossier sottolineavano che è «molto difficile» che Bruxelles approvi l'operazione, perché la proposta prevede un «quasi-monopolio su alcune rotte», in particolare quelle con la Sardegna. Inoltre, la vicenda della fusione è strettamente collegata

all'indagine sugli aiuti di Stato, riguardo ai quali vi sono state «importanti violazioni» delle norme Ue, che rendono «problematica» una soluzione positiva del dossier. Inoltre, sempre secondo queste fonti, «La conclusione dell'indagine sugli aiuti può avere un effetto sulla fusione perché, in caso la Ue imponesse un risarcimento molto elevato, questo modificherebbe il bilancio della compagnia; e le società che volessero acquistarla dovrebbero tenere conto di questo passivo». Di fronte a questa interpretazione, l'esecutivo italiano avrebbe vagliato la possibilità di accogliere il punto di vista dell'Antitrust, annullando la gara e ripetendola. Ma, secondo fonti vicine al governo, alla fine avrebbe prevalso una diversa ipotesi. Tecnici e politici avrebbero, infatti, ritenuto che annullare la gara assegnata e dare il via allo "spezzatino" di Tirrenia non è una strada percorribile: si rimetterebbe in discussione, infatti, l'esistenza stessa della compagnia in un momento, in cui, tra l'altro, con l'avvicinarsi dell'estate sono estremamente necessari i collegamenti con la Sardegna.

Ieri, peraltro, il ministro delle politiche comunitarie, Enzo Moavero, ha incontrato i commissari Ue agli Affari economici, Olli Rehn, alla Concorrenza, Joaquín Almunia, e all'Amministrazione, Maros Sefcovich. Moavero ha detto di non aver affrontato, con Almunia, casi specifici ma di aver fatto il punto sulle procedure di infrazione, sulla questione dei tempi del recupero degli aiuti di Stato concessi in modo illegale, secondo Bruxelles, e di aver presentato il programma italiano di liberalizzazioni. Al di là delle dichiarazioni ufficiali, è difficile credere che la questione di Tirrenia, che

## 380 milioni

### Il costo

L'acquisizione di Tirrenia costerà, se andrà in porto, a Compagnia italiana di navigazione (Cin), 380 milioni di euro, ripartiti in tranches successive. Una prima rata di 200 milioni è da versare cash. A questa seguiranno 180 milioni, che la società acquirente pagherà in tre rate da circa 60 milioni ciascuna, liquidate dopo l'ottenimento dei contributi pubblici per le rotte sovvenzionate. Per le quali lo Stato dovrebbe versare 72 milioni per otto anni

## 2mila

### I lavoratori

Tirrenia, con la sua flotta di 18 navi dà occupazione a circa 1.500 marittimi che, con gli stagionali, arrivano a sfiorare le 2mila unità. Anche per questo i sindacati, che avevano trovato un accordo per l'occupazione con Cin, sono pronti a dare battaglia contro le decisioni dell'Antitrust europeo

## 69 milioni

### Siremar

Anche Siremar, ex regionale di Tirrenia, acquisita da Compagnia delle isole per 69 milioni, è nel mirino della Commissione di giustizia europea, per un ricorso, presentato al Tar italiano e all'Ue da Società di navigazione siciliana spa, la compagine composta da Ustica lines e Caronte e tourist, che ha perso la gara per l'assegnazione

verte proprio su questi temi, non sia stata nemmeno sfiorata. In ogni caso, ieri il ministero delle Infrastrutture e trasporti, pur non avendo trovato ancora, probabilmente, una puntuale soluzione ai problemi sollevati da Bruxelles, ha risolto di lavorare per mantenere, pur nel rispetto delle obiezioni dell'Antitrust, l'attuale impianto di privatizzazione di Tirrenia (magari con qualche correzione). Per Cin, dunque, si prospetta una convocazione, probabilmente non prima di domani, ultimo giorno utile del contratto (visto che oggi i tecnici saranno impegnati a studiare i dettagli legali ed economici), al termine della quale ci sarà una proroga dell'accordo.

Intanto, oggi alle 14, è previsto un presidio dei lavoratori di Tirrenia davanti al ministero Infrastrutture. La protesta è stata organizzata da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti «per sollecitare, alla luce delle osservazioni Ue, un intervento urgente del Governo ed una convocazione. L'esito della privatizzazione ha ricadute sull'occupazione (circa 1.500 persone, ndr) e sui servizi di collegamento essenziale con le isole». Ma la lettera dell'Ue fa riferimento anche alla privatizzazione di Siremar, la società ex Tirrenia acquisita, con una gara, da Compagnia delle isole (Cdi). Sotto esame c'è una fidejussione che la Regione Sicilia, socio di Cdi, avrebbe messo a garanzia, consentendo la vittoria della società. «Non esiste - replica Giuseppe Gitto, legale di Cdi - alcuna fidejussione della Regione. Esiste quella di Unicredit, emessa, come previsto dalla procedura, per la parte rateale (31 milioni, ndr) del pagamento dei 69 milioni messi sul piatto da Cdi per l'acquisizione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA