

Privatizzazioni. Congruità affidata a un valutatore esterno

Tirrenia come Alitalia per le procedure di gara

Raoul de Forcade
GENOVA

La procedura che il Governo adotterà per la privatizzazione di Tirrenia spa sarà molto simile a quella seguita per Alitalia. E un valutatore indipendente, scelto dal ministero dell'Economia, che controlla la compagnia attraverso Fintecna, deciderà quali offerte saranno congrue.

Mentre alcuni armatori italiani scendono in campo per manifestare il proprio interesse all'operazione Tirrenia, si delinea la strategia del Governo per mettere sul mercato un gruppo il cui valore resta molto difficile da definire. Perché, a fronte di un patrimonio netto che, nel 2007, ammontava a circa 300 milioni di euro, una reale valutazione di Tirrenia potrà essere fatta solo dopo che saranno state passate alle Regioni (cosa che l'Esecutivo intende fare al più presto) le quattro società territoriali Toremar (Toscana) Saremar (Sardegna), Caremar (Campania) e Siremar (Sicilia); un'operazione che, già di per sé, riduce il patrimonio. Non solo. Sull'appetibilità della compagnia pesa poi il reale valore della flotta, composta da 74 navi, alcune molto vecchie e altre più recenti ma poco utilizzabili (come

i fast-ferry Aries, Taurus, Capricorn e Scorpio), nonché l'ammontare dei debiti della capogruppo; che sarebbe, secondo alcuni armatori, vicino agli 800 milioni di euro. Sul piatto della bilancia peserà anche il valore delle convenzioni con lo Stato di cui disporrà Tirrenia spa, che potrà essere più o meno redditizio, e quindi attrattivo, per un acquirente. Per Autostrade, ad esempio, ricordano fonti ministeriali, nel 2000 era stata prolungata la convenzione prima della privatizzazione.

All'interno di un quadro così complesso, il governo, coadiuvato dagli advisor Clifford Chance (legale) e Unicredit market & investment bank (finanziario), secondo quanto risulta al Sole 24 Ore, sta pensando di avviare un bando di gara sulla falsariga di quello di Alitalia. Il percorso sarebbe questo: entro settembre dovrebbero essere avviate le procedure per il bando. Il passo successivo sarà il trasferimento delle quattro società territoriali alle Regioni di riferimento, attraverso la sottoscrizione di accordi di programma. A quel punto, il ministero dell'Economia, con Fintecna, avvierà la gara a livello nazionale, mentre le Regioni, a loro volta, vareranno i bandi per privatizzare Toremar, Saremar, Ca-

remar e Siremar.

Per quanto riguarda la procedura di privatizzazione, come per Alitalia, sarà richiesta ai potenziali acquirenti una manifestazione di interesse, seguita dalla fase delle offerte preliminari, poi la *data room* e la *due diligence*, per arrivare alla fase delle offerte vincolanti. Per la valutazione della loro congruità, Fintecna si avvarrà dell'attestazione di un valutatore indipendente, distinto dagli advisor. Questo sarà il momento in cui emergerà con certezza il valore attribuito a Tirrenia. Il bando di Alitalia, peraltro, prevedeva che la competizione fosse aperta anche a cordate di imprenditori ed è probabile che la formula sia ripetuta per Tirrenia. Nei giorni scorsi, il presidente di Confitarma Nicola Coccia ha ribadito che esiste un gruppo di armatori italiani pronto a rilevare Tirrenia. E mentre la Snav (gruppo Aponte) e Manuel Grimaldi (Grimaldi Napoli), hanno fatto sapere di non essere interessati all'operazione e di non fare parte della cordata, Vincenzo Onorato, numero uno di Moby, ha manifestato il suo interesse alla privatizzazione, così come Grandi Navi Veloci, che però punta solo alle linee tra Genova e la Sardegna.

Da parte sua, Coccia spiega

che il gruppo di Confitarma che punta ad acquisire Tirrenia «è composto da armatori non solo di cabotaggio». E aggiunge: «In molti sono interessati ma tutti fanno dei distinguo. Per dirimere la questione della compagnia statale, ho organizzato diversi incontri presso la confederazione, con l'obiettivo di trovare una soluzione che sia nell'interesse dell'intero comparto cabotiero. È chiaro che ogni armatore ha una sua visione; magari partecipa all'incontro e poi fa un passo indietro, per non scoprire le carte. E io mi trovo ad essere il portavoce di quelli non vogliono esporsi». D'altro canto, prosegue Coccia, «l'interesse di Confitarma non è organizzare business ma affrontare seriamente il problema e favorire la liberalizzazione delle rotte di Tirrenia, che il Governo ha scelto di perseguire attraverso la privatizzazione della società».

Riguardo al valore della compagnia, Coccia sottolinea che «rispetto a un patrimonio netto di 300 milioni, bisogna rettificare il valore della flotta, che viene tenuta a bilancio con cifre non di mercato. Occorre, inoltre, analizzare bene i debiti che sono stati concentrati sulla capogruppo».

raoul.deforcade@ilssole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA