



Privatizzazioni. La compagnia pubblica di traghetti ceduta per un controvalore di 380 milioni, occupazione garantita per 1.400

Tirrenia passa alla cordata Cin

Msc, Grimaldi e Onorato consolidano la leadership - La Sardegna chiede una quota

Raoul de Forcade

GENOVA

Tirrenia è passata ai privati. Ieri pomeriggio Ettore Morace, ad di Compagnia italiana di navigazione (Cin), la cordata che si era aggiudicata, a maggio, la gara per la privatizzazione della società statale di navigazione, ha firmato, con il commissario straordinario della compagnia, Giancarlo D'Andrea, il contratto d'acquisizione di ramo d'azienda che sancisce il trasferimento di Tirrenia ai privati. Il definitivo closing dell'operazione, però, è condizionato al via libera dell'Antitrust europeo, che dovrebbe arrivare, se non ci saranno intoppi, tra metà settembre e i primi di ottobre.

Alla fine, dunque, nonostante i dubbi e le frenate sull'operazione che ne hanno determinato il prolungamento ed erano dovuti soprattutto all'ingresso sul mercato, con rotte in concorrenza, della Saremar, la società di navigazione controllata dalla Regione Sardegna, i soci di Cin, cioè Marininvest (che fa capo al gruppo dell'armatore Gianluigi Aponte e controlla Grandi navi veloci e Snav), Grimaldi Group (che fa capo a Manuel Grimaldi) e Moby (guidata da Vincenzo Onorato) hanno deciso di procedere all'acquisto.

«Il governo - ha commentato il ministro dei Trasporti, Altero

Matteoli, a proposito della dismissione, iniziata a gennaio 2010 e portata a termine dopo il passaggio del gruppo in amministrazione straordinaria - ha mantenuto un altro importante impegno programmatico. Con la cessione di Tirrenia si rispettano le indicazioni e gli accordi europei, si salvaguardano la continuità territoriale e i livelli occupazionali. Una pratica difficile, complessa ma che abbiamo portato quasi in porto grazie alla forte determinazione politica dell'esecutivo. Resta solo il parere dell'Antitrust europea e auspico che presto si sancisca la bontà» dell'operazione.

Il ministro dello Sviluppo economico, Paolo Romani, ha aggiunto: «L'acquisizione di Tirrenia, da parte di Cin, chiude con successo una lunga e complessa procedura di privatizzazione, salvaguardando il futuro industriale dell'azienda e il posto di lavoro di tutti gli oltre mille lavoratori».

Il contratto, sottoscritto da Cin negli uffici dello studio legale Legance, prevede l'acquisto del marchio Tirrenia, di 18 navi e delle linee attraverso una convenzione che verrà stipulata con il ministero dei Trasporti; sono esclusi dall'acquisizione la Siremar, i fast ferries (già venduti a parte), le proprietà immo-

biliari e le opere d'arte. Il piano industriale di Cin, spiega una nota dell'azienda, «prevede il mantenimento dell'intero organico (1.400 persone, ndr), la sostituzione immediata del naviglio obsoleto, il potenziamento della rete commerciale, l'adeguamento degli standard di bordo ai livelli internazionali e il miglioramento immediato dei servizi e delle condizioni di viaggio dei passeggeri».

Il prezzo d'acquisto che sarà versato da Cin corrisponde alla valutazione economica fatta da Banca Profilo, consulente del ministero dello Sviluppo economico, che aveva stimato in 380 milioni gli asset di Tirrenia spa. Sarà versata una somma cash di 200 milioni all'atto dell'aggiudicazione più 180 milioni, da pagare in tre rate da circa 60 milioni ciascuna, che verranno liquidate una volta ottenuti i contributi pubblici per le rotte di continuità territoriale. Copributi pari a 72 milioni annui per otto anni; le rate verranno corrisposte il terzo, il sesto e l'ottavo anno. La struttura finanziaria dell'operazione prevede che Compagnia italiana paghi circa il 20% dell'ammontare con disponibilità proprie. Mentre per il restante 80% verrà utilizzato un finanziamento bancario predisposto da Banca Imi e Unicredit, advisor

dei compratori. Soddisfazione per l'acquisizione arriva dall'Ugl che, con la Filt-Cgil, chiede di riavviare la trattativa sindacale per un accordo sul lavoro. Mentre il Pd è perplesso sul via libera di D'Andrea e Matteoli dato prima dell'Antitrust Ue.

«Intendiamo chiudere l'accordo sindacale - afferma Morace - prima del via libera dell'Antitrust. Mentre nel periodo tra l'ok dell'organismo Ue e il closing definitivo dell'operazione avvieremo l'aumento di capitale, a 60 milioni, di Cin, al quale si aggiungerà il finanziamento di Imi e Intesa». Ieri, peraltro, la Regione Sardegna ha chiesto di poter entrare nel cda della nuova Tirrenia, acquisendo una quota del 25% e con diritti amministrativi speciali, «che devono essere statuari».

Morace non chiude a una partecipazione della Regione ma precisa: «Ora Tirrenia è privata, devono decidere i soci. Non escludiamo un ingresso della Sardegna nella compagine azionaria ma a pari condizioni degli altri. Deve essere chiaro che non possono esserci azionisti col diritto di veto e tutte le deleghe le avrà il sottoscritto». In serata, però, il governatore sardo Ugo Cappellacci ha promesso ricorsi, contro l'assegnazione, «alla Corte costituzionale, all'Ue e anche in sede civile».

L'operazione

I SOCI DELLA CIN



Mediterranean Shipping Company

La Mediterranean Shipping Company (Msc), fondata nel 1970 dal capitano Gianluigi Aponte, è attualmente la seconda maggiore compagnia di gestione di linee cargo a livello mondiale. La linea dispone di 419 navi portacontainer con una capacità di 1.460.000 Twenty-Foot Equivalent Unit (Teu), con una sede presente in tutti i maggiori porti mercantili del mondo.

Fatturato	11 miliardi
Numero di navi	482
Dipendenti	40mila



Grimaldi

Il gruppo Grimaldi, con sede a Napoli, controlla una flotta di oltre 100 navi e occupa circa 8mila dipendenti. La società - che fa capo alla famiglia Grimaldi e nel 2010 ha fatturato 2,3 miliardi di euro - è uno dei più grandi operatori di navi ro/ro (sigla che indica le navi traghetti per il solo servizio merci) del mondo. Lo scorso anno ha trasportato più di 2,7 milioni di passeggeri e 2,8 milioni di automobili.

Fatturato	2,3 miliardi
Numero di navi	100
Dipendenti	8mila



Moby

Il gruppo Moby fa capo a Vincenzo Onorato, il fatturato (dati 2010) si aggira sui 300 milioni di euro all'incirca. La flotta di traghetti Moby dispone nel complesso di 44 unità da trasporto di cui 22 rimorchiatori. I dipendenti sono 2mila (marittimi compresi). Principali rotte si sviluppano tra Liguria, Lazio, Toscana e Sardegna. Di recente Moby si è aggiudicata la Toremar.

Fatturato	300 milioni
Numero di navi	44
Dipendenti	2mila

LE TAPPE DELLA CESSIONE

Dicembre 2009

● Inizia la privatizzazione Tirrenia

Febbraio 2010

● Si fanno avanti 16 acquirenti, tra compagnie e fondi d'investimento

Giugno 2010

● Resta in gara solo Mediterranean holding ma la gara salta e a luglio arrivano commissariamento e amministrazione straordinaria.

Novembre 2010

● Due diligence per la vendita di Tirrenia separata da Siremar

Marzo 2011

● Cin è l'unico acquirente rimasto in gara

LE VALUTAZIONI

Matteoli: il Governo ha mantenuto gli impegni
Romani: salvaguardato il futuro industriale dell'intero gruppo