

Privatizzazioni. Scelta per Tirrenia l'unica offerta

Ok Fintecna a Mediterranea

Raoul de Forcade
GENOVA

Si chiude un'epoca per l'ultima grande compagnia di navigazione pubblica italiana. Ieri l'azionista Fintecna ha messo un punto fermo sulla privatizzazione (o quasi) di Tirrenia e Siremar, assegnando le società a Mediterranea holding, unico concorrente rimasto in gara. La firma del contratto di acquisizione è prevista per il 4 agosto, mentre il 15 settembre ci sarà il closing dell'operazione, con il passaggio delle quote dalla finanziaria

IN CAMPO

Primo socio della cordata è la Regione Siciliana (37%) Tomasos (Tt Lines): «È un impegno grosso e al governo chiediamo di tutelarci»

ria del ministero dell'Economia all'acquirente. Il tutto in anticipo sul termine ultimo fissato dal Governo, cioè il 30 settembre, oltre il quale si sarebbe aperta la strada a censure e sanzioni da parte della Ue.

Resta l'incognita di una privatizzazione in cui l'acquirente ha come socio di maggioranza relativa (col 37%) un ente pubblico, la Regione Siciliana, sia pure con una parte di azioni di serie B, che la terrebbero

fuori dalla gestione operativa. Una situazione che già martedì, il giorno prima dell'assegnazione, era stata stigmatizzata dal presidente di Confindustria Palermo, Alessandro Albanese, il quale sostiene che «l'ingresso della Regione nella cordata per acquistare Tirrenia è un insulto alle imprese siciliane, un insolente attacco al circuito economico dell'isola e un eclatante controsenso rispetto ai principi sbandierati dal presidente della Regione».

Diversa, ovviamente, l'opinione dell'armatore Alexis Tomasos, alla guida di Tt Lines che, col 30,5% di Mediterranea, è stato designato a.d. (gli altri azionisti sono Salvatore Lauro, col 18,5%; Isolemar con l'8%; la famiglia Busi col 5,5% e l'ex presidente di Confitarma, Nicola Coccia, con lo 0,5%). «Mi pare - dice Tomasos - che le parole di Confindustria siano rivolte alla regione più che agli imprenditori impegnati in Mediterranea. In Sicilia c'è una situazione politica molto difficile, ma la regione non entrerà nelle strategie economiche della società. Potrà esercitare, invece, un controllo sul corretto andamento dell'operazione».

Il piano industriale con cui Mediterranea si è aggiudicata la gara, sorretta dagli advisor studio Legance (per la parte legale) ed Ernst & Young (per

quella finanziaria), è stato presentato lunedì, dopo che Fintecna e il suo advisor Unicredit avevano chiesto una rimodulazione di quello consegnato in precedenza.

Il progetto prevede il versamento di 25 milioni di euro (un milione subito e gli altri nell'arco di dieci anni) e l'accollamento di debiti per 520 milioni, a fronte del mantenimento di sovvenzioni pubbliche per le due compagnie, per complessivi 1,3 miliardi di euro nell'arco di 12 anni. Venerdì, peraltro, il cda della società acquirente si riunirà e procederà a un aumento di capitale da 10 a 25 milioni circa.

«Quest'operazione - afferma Tomasos - è una grande opportunità per Tirrenia e per Mediterranea holding. Ma è anche un impegno importante e perciò chiediamo al Governo di aprire un tavolo con noi e tutelarci nella gestione dell'operazione. Anche perché, se avremo continuamente qualcuno che ci mette i bastoni tra le ruote, c'è il rischio che si tramuti in un'occasione mancata». Tomasos si riferisce sia agli altri armatori che avevano partecipato alla gara (ritirandosi prima delle offerte vincolanti) e che ora «sono pronti a fare ricorso» sia alle «pressioni dei sindacati».

In effetti, il fronte sindacale ha già preso posizione: «Vo-

glio sperare - dice il segretario generale di Uiltrasporti, Giuseppe Caronia - che oltre alle questioni di carattere finanziario che sono state superate, salvo verifica di chi ne ha titolo, anche le richieste del sindacato circa le garanzie occupazionali e contrattuali dei lavoratori siano state accolte. Ci aspettiamo una immediata convocazione di Mediterranea e del Governo, che dovrà farsi garante degli impegni che auspichiamo verranno formalizzati sulle materie che riguardano il lavoro, e che ci venga sottoposto il piano industriale per le opportune valutazioni. Ma il primo atto che chiediamo ai nuovi proprietari di Tirrenia e Siremar è che venga precisata la posizione sugli organici: quella dell'azionista pubblico, che ci ha assicurato sul mantenimento degli attuali, o quella dell'a.d. che ha preannunciato 540 esuberanti». Su questo punto Tomasos afferma di non aver «mai parlato di 540 tagli. È tutto da discutere, sulla base degli impegni raggiunti tra i sindacati e Fintecna, che parlavano di circa 200 esuberanti».

Anche il segretario generale della Filt-Cgil, Franco Nasso, ritiene «indispensabile, da parte del Governo, la convocazione immediata di un tavolo di confronto con Mediterranea».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROCEDURE IN CIFRE

25 milioni

Il versamento

È la cifra che Mediterranea dovrà versare per l'acquisto di Tirrenia e Siremar. È inoltre previsto l'accollamento di debiti per 520 milioni, a fronte del mantenimento di sovvenzioni pubbliche per le due compagnie, per complessivi 1,3 miliardi di euro nell'arco di 12 anni.

37%

La maggioranza relativa

È la quota che la Regione Siciliana ha di Mediterranea holding. Gli altri azionisti sono Tt Lines con il 30,5%, Salvatore Lauro con il 18,5%, Isolemar con l'8%, la famiglia Busi con il 5,5% e l'ex presidente di Confitarma, Nicola Coccia, con lo 0,5%.

