

Tirrenia, gare locali al palo

La dichiarazione d'insolvenza di Tirrenia e l'apertura dell'amministrazione straordinaria della società ha complicato anche l'iter di privatizzazione delle società regionali di Tirrenia, che certamente subirà ritardi rispetto alla scadenza imposta dall'Ue e dal governo, ossia la fine del mese prossimo. Le aziende in questione sono Toremar, Saremar e Caremar cedute dall'esecutivo gratuitamente alle rispettive Regioni: Toscana, Sardegna e Campania, che avevano il compito di privatizzarle entro il 30 settembre. Lo stesso termine della fine delle convenzioni tra gruppo e Stato, con relative sovvenzioni.

La situazione di Tirrenia, dopo il fallimento della gara per privatizzarla, è precaria: il commissario designato, Giancarlo D'Andrea, che ieri, per la seconda volta, ha pubblicato un avviso sui quotidiani per dire che la compagnia continua il servizio, dovrà decidere se vendere rami d'azienda separati o mantenere Tirrenia unita e rimetterla sul mercato senza Siremar. Mentre si avvicina lo sciopero di tutta la flotta proclamato dalla Uiltrasporti il 30 e 31 agosto che ha indetto, per oggi, un'assemblea a Genova; seguiranno Civitavecchia e Palermo.

Di fronte a una simile confusione logico che anche le Regioni abbiano qualche difficoltà. Più avanti di tutte, nell'iter, è la Toscana che, da mesi, ha pubblicato un invito a manifestare interesse per Toremar e ha ricevuto 11 proposte, tra le quali quelle Moby, Medmar Navi, Toscana di navigazione, la sudamericana Buquebus e Corsica Ferries. La Regione ha deciso di indire una gara a doppio oggetto (società e linee) per cedere il 100% della Toremar. Ma ancora non sono state mandate le lettere d'invito e il capitolato di gara perché gli uffici stanno concludendo «ulteriori approfondimenti resisi necessari – spiegano i tecnici – anche dal cosiddetto decreto Tirrenia (103/2010)». In quella norma, infatti, è previsto che le banche siano considerate creditori privilegiati rispetto alle società regionali, verso le quali, peraltro, Tirrenia ha un debito di 29 milioni, 7 dei quali verso Toremar (perché 9 li ha già restituiti). La Toscana vorrebbe un emendamento al decreto che modifichi questa situazione, svantaggiosa per le ex controllate. Sembra, dunque, difficile, anche se le lettere partiranno a breve, che entro il 30 settembre la gara possa essere già assegnata, visto che, per chiudere entro settembre, le buste dovevano essere inviate a giugno. La Sardegna, invece, spiega l'assessore ai Trasporti Liliana Loretto, conta di pubblicare «entro la prossima settimana» il bando, che prevede, lo ha già deciso la giunta, la cessione a privati del 51% di Saremar: il 49%, invece, resterà di proprietà della Regione. «Magari non ce la faremo ad aggiudicare la gara entro il 30 settembre – conclude – ma avremo almeno avviato la procedura».

Complessa la situazione di Caremar, per cui è prevista la cessione al Lazio del ramo d'azienda delle isole pontine. Entro fine agosto, spiegano i tecnici laziali, «dovrebbe esserci qualche passo avanti. Noi abbiamo pronto il bando, per il quale ci sono riscontri positivi dal consiglio dei ministri e dalla Ue». Rispetto alla scadenza del 30 settembre, dicono, «l'importante è far partire la procedura».

In Campania, all'agenzia dei trasporti Acam, che si occupa della privatizzazione, spiegano di «aver presentato una proposta al consiglio dei ministri», alla luce dei dati sul bilancio di Caremar e di aver ricevuto segnali positivi dal ministero dei Trasporti, e che ora occorre conoscere il punto di vista del Lazio. Ma l'accordo potrebbe essere davvero vicino perché sembra superato il problema di passività di bilancio che potevano essere accollate al Lazio. Dopo lo scorporo, la Campania dovrebbe alienare, con gara a doppio oggetto, il 51% della società, mantenendo il 49%. Ma su questa ripartizione c'è ancora un riflessione in corso dell'assessorato ai Trasporti. In ogni caso, entro il 30 settembre potrà, al massimo, essere pubblicato il bando.