

L'Alitalia dei mari

La lunga privatizzazione di Tirrenia

Gianmaria Pica

Tirrenia è uno dei maggiori operatori italiani nel settore del cabotaggio e svolge un ruolo importante nell'economia del Paese con l'esercizio di un'attività di servizio pubblico di collegamento con le isole maggiori e minori. Se si considerano i circa 6,7 milioni di residenti nelle sole isole maggiori (dati Istat 2008), l'Italia risulta il paese europeo con il più alto numero di abitanti in aree del territorio nazionale separate dal mare: così la flotta cabotiera costituisce parte essenziale del sistema nazionale dei trasporti.

Fino a due mesi fa, facevano parte del Gruppo Tirrenia anche le società regionali dell'azienda (oggi gestite dalle Regioni competenti, salvo la siciliana Siremar): Caremar che gestisce i collegamenti con Capri, Ischia, Procida, Ponza e Ventotene; Saremar che occupa dei collegamenti con Corsica, La Maddalena e San Pietro; Toremar che gestisce i collegamenti con Elba, Giglio, Capraia, Pianosa e Gorgona.

L'attività di servizio pubblico – che trova, ancora, i suoi riferimenti di base nelle leggi n. 684 del 1974 e n. 169 del 1975 – è svolta da tutte queste società in conformità a sei identiche convenzioni stipulate con lo Stato di durata ventennale con decorrenza dal 10 gennaio 1989. A fronte dei servizi resi in regime di servizio pubblico, lo Stato corrisponde annualmente alle società del Gruppo una sovvenzione di equilibrio affidati – senza gara – secondo gli obblighi di servizio pubblico (Osp), con l'obiettivo di tutela della continuità territoriale (vedi paragrafo “Il monito dell'Antitrust”). Di fatto, però, se sovvenzioni di equilibrio non sono altro che contributi pubblici con cui lo Stato finanzia alle imprese marittime le perdite derivanti dal rapporto negativo fra i costi e i ricavi di esercizio. La misura della sovvenzione annua corrisponde, infatti, al disavanzo netto cumulato nell'espletamento dei servizi, cui è aggiunto un importo corrispondente alla remunerazione del capitale investito. Queste convenzioni, scadute nel dicembre del 2008, sono state per legge prorogate al 2012.

A Genova, all'assemblea di Confitarma del 2008, il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi ha accusato Tirrenia di «concorrenza sleale», precisando che il Governo intende por fine all'anomalia ricorrendo «alla privatizzazione». Dello stesso avviso il presidente degli armatori italiani Nicola Coccia, che ha definito la sopravvivenza della Tirrenia «un grande paradosso» e ha sollecitato il Governo ad affrontare al più presto il problema.

Tirrenia, quindi, deve essere privatizzata. Lo dice il Governo, lo impongono le direttive comunitarie e il mercato: non ha senso mantenere in vita, grazie alle sovvenzioni di equilibrio (cioè gli aiuti di Stato), una società che opera in un settore che di fatto è già liberalizzato.

Gianmaria Pica è redattore economico del quotidiano Il Riformista.

Il mercato e la concorrenza

La Corte dei Conti, in una recente relazione sull'attività di Fintecna – l'azionista di riferimento della compagnia marittima, controllato al 100 per cento dal ministero dell'Economia – ha scritto che «il Gruppo Tirrenia, in quanto destinato a soddisfare le esigenze del servizio pubblico, incontra notevoli difficoltà nel fronteggiare la concorrenza (...) considerando anche i ridotti margini di flessibilità per l'utilizzo della leva tariffaria e l'assetto dei servizi», cioè le frequenze, gli orari e la tipologia delle navi impiegate.

Sono serviti a poco gli sforzi manageriali degli ultimi anni: la razionalizzazione dell'assetto organizzativo e dell'attività nautica, la riduzione dei costi, l'aumento dell'offerta e l'evoluzione del mercato hanno determinato per Tirrenia un'ulteriore erosione delle quote di mercato. Un mercato in cui gli armatori concorrenti superano la ventina (i principali sono Grandi Navi Veloci, Moby-Lines, Snav, Strade Blu, Sardinia Ferries e Alilauro).

Allo sviluppo del cabotaggio privato hanno contribuito una serie di fattori strategici. Per esempio, il forte interesse nazionale e comunitario per sviluppare le "Autostrade del Mare"; l'incremento dei flussi turistici soprattutto nell'Italia insulare; e il costo del lavoro dell'armamento privato, molto più contenuto rispetto a quello pubblico. Bisogna anche considerare che negli ultimi anni il cabotaggio è evoluto da semplice servizio di collegamento, a trasporto con standard qualitativi di tipo alberghiero, simili a quelli offerti dal mercato crocieristico, soprattutto in termini di comfort del passeggero. Da considerare anche l'impatto delle compagnie aeree low-cost che ha avuto un effetto di trascinamento nel settore marittimo da parte di alcuni operatori. Ma non per Tirrenia.

La fase di privatizzazione

Della privatizzazione di Tirrenia si è cominciato a parlare all'inizio del 2000, quando venne presentato dal Governo un progetto che prevedeva una dismissione graduale delle quote detenute dal Tesoro. Il conto alla rovescia, però, è iniziato soltanto nel 2007, anno in cui il Cipe (il Comitato interministeriale per la programmazione economica) approvò la bozza della nuova convenzione con la società di trasporto marittimo. La convenzione – considerata un aiuto di Stato da Bruxelles – fu bocciata. Con una possibile apertura della Commissione europea. *Conditio sine qua non* dell'Ue: il via libera del rinnovo del contratto tra Stato e Tirrenia sarà dato solo se la società pubblica verrà privatizzata.

Sono passati tre anni e finalmente qualcosa si sta muovendo. Le "disposizioni di adeguamento comunitario in materia di liberalizzazione delle rotte marittime" (pubblicate sul Supplemento ordinario numero 215/L alla Gazzetta Ufficiale del 24 novembre 2009), hanno imposto il trasferimento a titolo gratuito (con un accordo in house) dalla Tirrenia alle Regioni Campania, Sardegna e Toscana, dell'intero capitale societario di Caremar, Saremar e Toremar, cioè le Spa controllate da Tirrenia che svolgono l'attività di collegamento con le isole minori. Una soluzione che è stata accolta con favore dalle Regioni (salvo la Sicilia, lo vedremo in seguito), anche perché hanno l'esigenza di salvaguardare le proprie prerogative sull'attività di cabotaggio, a livello locale, chiedendo di essere direttamente partecipi nella definizione del contenuto delle nuove convenzioni Stato-società. Questo è stato solo il primo passo.

Successivamente il consiglio di amministrazione di Fintecna, tenuto conto del nuovo quadro normativo, ha deciso di realizzare subito la procedura di dismissione di Tirrenia entro il 31 dicembre 2009 (come fissato dalla legge).

Dopo gli accordi di programma per la regolamentazione del servizio pubblico di cabotaggio marittimo regionale (accordi sottoscritti tra il ministero dei Trasporti, quello dell'Economia e le tre Regioni interessate), i consiglieri di Fintecna hanno deliberato la procedura, mediante l'invito a manifestare interesse entro il 19 febbraio, volta alla privatizzazione di Tirrenia inclusa la Siremar (la Regione Sicilia, infatti, non si è detta pronta a rilevare la proprietà della Siremar, la controllata siciliana di Tirrenia). L'invito è stato pubblicato il 23 dicembre 2009.

I contributi pubblici

Così, il Cda di Fintecna ha dato l'ok anche allo stanziamento, a favore di Tirrenia, di altri 49 milioni di euro per garantire la copertura finanziaria alla sovvenzione dei servizi di collegamento marittimo effettuati dalla compagnia pubblica nel 2009. Ma gli aiuti non finiscono qui: Fintecna ha accordato a Tirrenia un ulteriore finanziamento di 25 milioni di euro, «considerata la critica situazione finanziaria del gruppo». Infatti, nel 2008 l'indebitamento netto della compagnia ha toccato i 725 milioni di euro, erano 716 milioni nel 2007. E l'onere finanziario che lo Stato si è assunto per le sovvenzioni di Tirrenia è pari, nel complesso, a quasi 185 milioni di euro. Si tratta di una bella somma. Ed è per questo che Tirrenia diventa interessate come affare. Infatti, al netto della flotta (circa 855 milioni di euro) – composta da 25 unità, di cui: 14 traghetti misti, 5 traghetti “tutto merci”, 5 unità veloci e un aliscafo – e delle rotte marittime, il vero valore aggiunto di Tirrenia è dato dalle sovvenzioni di equilibrio.

Ma quanto pesano gli aiuti di Stato nell'economia di Tirrenia? Nel 2007, i ricavi sono stati di 292,1 milioni di euro, a fronte di un contributo pubblico di 46,3 milioni; nel 2008 i due valori si sono assestati rispettivamente a 279,7 e 101,6 milioni. Sul totale del valore della produzione, quindi, i contributi da sovvenzione incidono all'incirca per il 12 per cento nel 2007 e per il 25 per cento nel 2008. La situazione delle società regionali, invece, mostra dati di diversa valenza: nel 2007 il totale dei ricavi propri delle controllate era di 81,9 milioni di euro, a fronte di contributi per 135 milioni; nel 2008 i due valori hanno raggiunto, rispettivamente, 85,8 milioni e 138,4 milioni di euro. Per queste società, i contributi da sovvenzione sono pari a circa il 60 per cento del valore della produzione nel 2007 e a circa il 59 per cento nel 2008. Ora le Regioni sono alla ricerca – dopo l'accordo con lo Stato per il trasferimento delle società marittime – di soluzioni per quanto riguarda il riassetto delle rotte. Questa definizione è ritenuta dalla Commissione europea una condizione indispensabile per l'avvio del processo di privatizzazione di Tirrenia. Gli assessori delle tre giunte interessate ci stanno lavorando.

Il monito dell'Antitrust

Sulla revisione degli assetti regionali del cabotaggio marittimo si è espressa anche l'Autorità garante della concorrenza e del mercato con un intervento che – nonostante sia riferito al quadro normativo-regolamentare che disciplina il mercato dei servizi di trasporto marittimo passeggeri solo in Campania (Golfo di Napoli e Golfo di Salerno) – appare riflettere valutazioni e considerazioni di carattere più generale sugli obblighi di servizio pubblico (Osp) e concorrenza nel mercato, il cui rilievo oggi è maggiore, proprio perché è contestualizzabile nel processo di privatizzazione di Tirrenia. In sintesi, l'Antitrust, dopo aver rilevato nella realtà campana la coesistenza di un operatore pubblico soggetto a Osp – cioè la Caremar – «ampiamente sussidiato» e operatori privati che (sulla base di delibere regionali), invece, svolgono «servizi minimi in regime di Osp, di regola senza alcun sussidio esplicito», ha raccomandato una profonda revisione della materia, volta a coniugare obblighi di servizio pubblico e concorrenza nel mercato. A

giudizio dell'Autorità sarebbe indispensabile, come prima cosa, «la chiara definizione degli obblighi di servizio pubblico (eliminando doppi livelli di regolamentazione, quali quelli rilevati in Campania) per procedere, tramite gara, all'assegnazione dei sussidi, con procedure esplicite e trasparenti tali da consentire la verifica della loro proporzionalità in rapporto ai benefici sociali connessi all'utilizzo del servizio di trasporto».

Quale futuro per i traghetti di Stato?

Il monito dell'Autorità guidata da Antonio Catricalà, richiama, in parte, la tesi sostenuta dalla Commissione europea. Infatti, Tirrenia-Siremar è stata messa in vendita blindata dallo Stato italiano: in pratica, chi la compra potrà usufruire degli aiuti di Stato – pari a 72,6 milioni di euro l'anno – per otto anni. Una misura che, a detta dei nostri ministri, serve ad evitare speculazioni sulle rotte e a coprire, quindi, le linee di utilità pubblica. Ma questi fondi, secondo le direttive comunitarie, dovrebbero essere assegnati tramite gara. Secondo il ministero dei Trasporti, invece, non ci sarebbero problemi: per il dicastero guidato da Altero Matteoli Bruxelles avrebbe già dato il via libera. Nel dicembre scorso, però, i funzionari della Commissione europea, pur definendo «accettabile» la procedura di privatizzazione, hanno messo in mora l'Italia per «errata applicazione» del regolamento europeo sul cabotaggio marittimo. E se la Commissione sbarrasse la strada agli aiuti, si complicherebbe ancora di più la privatizzazione, già resa difficile dalla presenza di Siremar, a cui sono stati assegnati 55,6 milioni di euro l'anno di sovvenzioni per i prossimi 12 anni.

Le manifestazioni di interesse

Lo scorso 19 febbraio Fintecna ha comunicato che le manifestazioni di interesse all'acquisto di Tirrenia-Siremar pervenute a Unicredit – l'istituto bancario incaricato consulente finanziario nell'ambito del processo di privatizzazione – sono state sedici. La procedura, però, ha previsto che il consulente finanziario e il consulente legale (cioè lo studio legale Clifford Chance), verificchino la rispondenza ai requisiti specificati nell'invito a manifestare interesse dei soggetti interessati e delle relative lettere di interesse trasmesse. Così, dopo questa verifica, il numero si è dimezzato: oggi sono rimangono solo otto soggetti in corsa. Ed è sempre più reale il rischio – dicono gli addetti ai lavori – che la privatizzazione di Tirrenia si trasformi in un flop. Infatti, c'è chi dice che alla fine si ritireranno tutti i pretendenti e che per l'acquisto della compagnia pubblica sarà necessario bandire una nuova gara.

Rimangono ancora in pista campo il fondo Carlyle, l'F2I guidato da Vito Gamberale, Cinven Limited, il gruppo internazionale della logistica Trans Ferry Spa. Invece, sul fronte armatoriale c'è il raggruppamento guidato da Nicola Coccia (Gestioni Armatoriali e TT&T), la Moby di Vincenzo Onorato, la Gnv di Silvano Cassano. Ancora in corsa, infine, Mediterranea di Navigazione che raggruppa Regione Sicilia, il fondo Cape di Simone Cimino (imprenditore interessato anche al rilevamento dello stabilimento fiat di Termini Imerese), l'armatore veneto Giovanni Visentini e il campano Salvatore Lauro.

Tra gli otto rinunciatari ci sono nomi eccellenti: come Grimaldi – nel 2009 ha registrato un fatturato oltre i due miliardi nel 2009 – e Corsica Sardinia. I due colossi del trasporto via mare sarebbero interessati all'acquisizione della Tirrenia, ma senza la Siremar: un elemento critico, dicono. Siremar – forte di una flotta composta da 19 unità, di cui 7 traghetti tradizionali, 3 traghetti veloci e 9 aliscafi – ha chiuso il 2008 con un risultato operativo in calo a 11,4 milioni di euro (12,4 milioni nel 2007), e con un indebitamento finanziario cresciuto di 7,2 milioni di euro (dagli 84,6 milioni del 2007 ai 91,8 milioni

del 2008). Qualcuno ha sollevato dei dubbi sul vero interesse degli otto player in gara. C'è chi dice che il valore aggiunto di Tirrenia è il suo patrimonio immobiliare: non le navi della flotta, ma lo storico palazzo del XVIII secolo situato nella Riviera di Chiaia (Napoli) e la collezione d'arte sempre di proprietà Tirrenia dal valore di diversi milioni di euro (quattro tele del XVII secolo, le pitture di Savinio e Sironi, e le sculture di Greco, Corpora, Santomaso, Savinio, Cascella, Fiume, Lippi, Pomodoro).

Ora, non rimane che capire quante società tra quelle ancora in gara hanno deciso di andare comunque avanti per prendere tempo. Così com'è, questa privatizzazione difficilmente arriverà in fondo. Anche perché l'ipotesi di una nuova gara è sempre più reale. D'altronde, il recente monito della Corte dei Conti è chiaro: la privatizzazione di Tirrenia, hanno detto i magistrati contabili, rischia «di concludersi, nel breve termine, con il trasferimento della proprietà ad altri soggetti pubblici, e nel medio-lungo termine, come nel caso di Alitalia, con soluzioni tanto finanziariamente costose per la collettività quanto incerte in termini di prospettive strategiche».

IBL Focus

CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.