

Tirrenia: una privatizzazione all'italiana

Andrea Giuricin

Una fitta nebbia si sta addensando sul settore marittimo italiano. Confusione, questo è il termine esatto, dopo che l'indagine avviata dalla Commissione Europea ha aperto un grande punto interrogativo sul lungo processo di privatizzazione che ha interessato Tirrenia.

Il "barcone" di Stato è stato venduto al gruppo privato CIN, Compagnia Italiana di Navigazione, guidata da un gruppo d'importanti armatori napoletani nel luglio del 2011. Il processo di privatizzazione è stato tuttavia fallimentare, dato che dopo oltre 3 anni, nessuna gara è stata conclusa con successo. CIN raccoglie tutti i principali operatori del settore. L'Antitrust italiano, pur avendo lasciato trapelare perplessità in modo informale, non si è pronunciata sul tema, passando la mano alla Commissione Europea in quanto l'operazione è di dimensione comunitaria.

Il Governo ha deciso di assegnare la compagnia a CIN per 380 milioni di euro, dopo che la stessa era rimasta commissariata per circa 1 anno.

Quel che più stupisce sono i particolari di questa assegnazione; sono stati pagati 200 milioni di euro nel momento della vendita dalla cordata di armatori e gli ulteriori 180 milioni di euro sono invece subordinati al pagamento degli oneri di pubblico servizio da parte dello Stato in tre tranche. Tirrenia è stata venduta infatti con all'interno un grosso pacchetto di aiuti pubblici, per la precisione 576 milioni di euro per i prossimi 8 anni. E proprio sul tema degli aiuti è stata aperta l'indagine della Commissione Europea. Alcuni ritengono che l'intero valore del gruppo stia nei sussidi: in loro assenza, la compagnia sarebbe andata molto probabilmente incontro alla bancarotta, data la sua intrinseca inefficienza.

Andrea Giuricin è professore a contratto presso l'Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

TABELLA 1

Tirrenia

Dati: in milioni di euro

	Mln di Euro
Pagamento alla vendita	200
Pagamento in funzione ai sussidi	180
Sussidi	-576
Totale	-196

Fonte: elaborazione IBL

Come mostra la tabella i sussidi per i prossimi anni sono ingenti, tanto che superano gli introiti dello Stato dalla vendita dell'azienda. La compagnia era stata inoltre ripulita dagli asset "tossici" che aveva in pancia fino a poco tempo prima; le compagnie di trasporto marittimo regionali, annosamente in perdita, erano state cedute alle Regioni, che pur di acquisire un potere diretto nella gestione del servizio marittimo, non si erano tirate indietro. La Sardegna ha addirittura deciso di mantenere sotto l'orbita regionale la compagnia Saremar, che è diventato un asset politico non indifferente, nel momento in cui la Regione si è trovata all'interno della battaglia per la vendita della Tirrenia stessa. Peraltro queste compagnie sono tipicamente sovraorganico: in queste condizioni, la proprietà regionale – che di fatto rende assai più complesso qualunque processo di ristrutturazione – appare davvero come un elemento di blocco di qualunque tentativo di razionalizzazione della compagnia e del settore.

Il paradosso sardo

Nel corso del processo di privatizzazione le Regioni hanno sempre avuto un occhio di riguardo per il possesso azionario di Tirrenia. Era successo nel bando precedente, poi andato deserto, dove la Regione Sicilia era la capofila di una cordata mista pubblico-privata.

La Regione Sardegna si era detta interessata ad entrare nel capitale di Tirrenia per circa il 20 per cento della quota. Gli armatori privati della Compagnia Italiana di Navigazione, tuttavia, non volendo partner pubblici, hanno fatto intendere che non avrebbero ammesso un socio pubblico.

La Regione Sardegna si è dovuta accontentare della compagnia regionale Saremar che ha cominciato a fare concorrenza alla stessa Tirrenia. Tale punto è stato al centro del dibattito della privatizzazione, poiché gli armatori della CIN, nel dicembre 2010, affermarono che non avrebbero tollerato la concorrenza di una compagnia pubblica. A loro avviso la compagnia fa concorrenza sleale in quanto gode di sussidi impliciti, a partire dalla virtuale impossibilità di fallimento.

La privatizzazione rischiava così di saltare ancora una volta, ma alla fine si arrivò ad un accordo per la vendita, grazie anche al mantenimento della garanzia dei sussidi pubblici a Tirrenia.

Un paradosso: lo Stato doveva uscire dalla gestione del trasporto marittimo, dopo anni di sperperi con Tirrenia e si è ritrovato ad rientrare tramite un doppio sussidio, statale e regionale.

Un pessimo esempio di come le privatizzazioni italiane possano essere effettuate male. Sul mercato sardo è stata inoltre aperta un'istruttoria sull'andamento dei prezzi da parte dell'Autorità garante della Concorrenza del Mercato. Cagliari, infatti, sostiene che i concorrenti privati abbiano formato un cartello per mantenere i prezzi al di sopra dei livelli "normali".

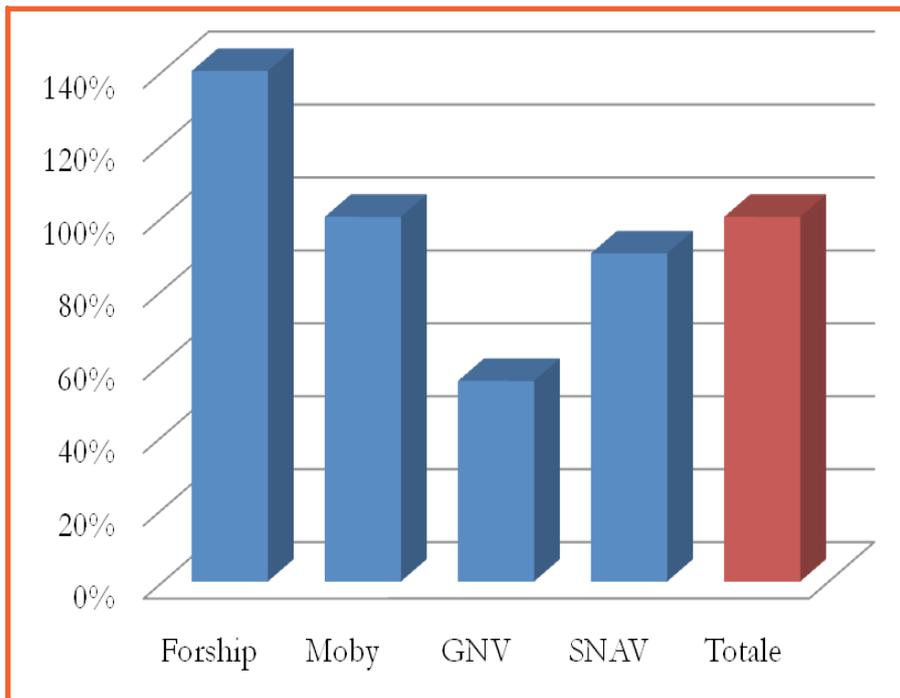
Oltre il danno, la beffa. Nonostante l'aumento dei contributi pubblici con l'entrata diretta della Regione Sardegna, i prezzi per i viaggiatori hanno subito un incremento molto elevato, come sostiene la stessa antitrust.

Il prezzo medio nei periodi studiati dall'AGCM (con richiesta di informazioni il 24 Febbraio, 31 Marzo e 22 Aprile) hanno mostrato un incremento medio del 100 per cento per le tratte verso la Sardegna per il 2011 rispetto al 2010. Un aumento dei prezzi che è spiegabile in parte con l'incremento del prezzo del carburante, ma che comunque è impattante visto l'aumento dell'intervento pubblico nel settore.

L'istruttoria dell'Antitrust è ancora aperta e dovrà valutare le motivazioni di tale aumento di prezzo, ma è impossibile non notare come l'intervento pubblico eccessivo abbia solo peggiorato la situazione.

FIGURA 1

Variazione prezzi medi 2011 su 2010
(in percentuale)



Una privatizzazione in largo mare

È probabile che la privatizzazione sia annullata? È una possibilità che non può essere esclusa a priori, dato che il processo di vendita è stato troppo convulso.

Tra il 2005 e il 2009 la “nave di stato” aveva ricevuto 1052 milioni di euro di sussidi pubblici, oltre 200 milioni di euro l’anno, una somma importante e teoricamente utilizzabile per effettuare le tratte di servizio pubblico.

Il problema che è contestato anche dall’Unione Europea è che non sono state effettuate delle gare per l’assegnazione di tale servizio. Nel 2008 è stata fatta una proroga ad hoc per Tirrenia per mantenere la titolarità del servizio pubblico.

Questa proroga tuttavia non assicura che gli sprechi di Stato siano eliminati, anzi, la mancanza della gara di assegnazione, apre a molti dubbi. Il principale è che la proroga sia servita allo Stato a mantenere un’attrattività più elevata per Tirrenia, che non riusciva a trovare degli acquirenti.

Se così fosse e se tale visione fosse fatta propria dalla Commissione Europea, il processo di privatizzazione verrebbe cancellato e la “gara” per la vendita sarebbe annullata.

Bisognerebbe partire un’altra volta dall’inizio, con maggiori perdite in seno allo Stato e con un settore marittimo sempre più in difficoltà.

Una privatizzazione che non solo è stata fallimentare, ma che rischia di costare cara all’Italia.

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.