

Riflessioni

Il carrozzone della Tirrenia l'Alitalia del Sud

Massimo Lo Cicero

La decisione di trasferire il gruppo Tirrenia nella sfera della legge Marzano crea una singolare situazione. Un ombrello contro il rischio di un fallimento nelle more della privatizzazione. Spieghiamo perché. Della privatizzazione si parla già nella legge 296 del 2006. Ma l'assestamento definitivo si realizza solo con la legge 135 del 2009. La difficoltà stava nel rendere compatibili esigenze molto divaricate tra loro: vendere ad un prezzo accettabile ad un gruppo di imprenditori privati; assicurare un equilibrio per le esigenze di collegamento tra isole e terraferma e salvaguardare il personale occupato nelle società; rispettare il regime di competizione e la diffidenza verso gli aiuti di Stato, principi cari all'Ue, che difende il mercato unico dalle bardature stataliste.

Delle 16 manifestazioni di interesse, in questi quattro anni, era rimasta solo una cordata: creata da privati armatori e

dalla Regione Sicilia, come socio di maggioranza della stessa cordata. Nei quattro anni, inoltre, sono state cedute alle regioni Campania, Sardegna e Toscana, le tre compagnie regionali di navigazione, controllate dal gruppo Tirrenia. Un gruppo controllato da Fintecna, erede dell'IRI, ed interamente controllata, a sua volta, dal Ministero dell'economia e delle finanze. Le tre regioni hanno l'impegno di privatizzare la gestione delle società regionali. La privatizzazione, insomma, passa per una sorta di portage attraverso le regioni: quelle che devono vendere le società locali e quella che

partecipava con i privati all'acquisto del blocco principale. Le ragioni che hanno indotto l'unica cordata rimasta in campo a sospendere la propria azione, indugendo prima del closing, derivano, nei commenti di stampa, dalla mancata convergenza di opinioni tra i gruppi privati. La mancata convergenza riguarda il prezzo di acquisto, che include una somma monetaria e l'accollo dei debiti bancari, oltre 520 milioni di euro, frammentati su oltre 50 banche creditrici. La somma monetaria oscillerebbe tra i 10 ed i 20 milioni di euro ma verrebbe versata in dieci annualità alla Fintecna. Il prezzo dell'acquisto, cioè il valore della società da comprare, risulta essere 540 milioni di euro. Dal bilancio consolidato del gruppo nel 2009 si evince che la società ha un volume di ricavi pari a 426 milioni di euro, 146 dei quali, cioè oltre il 34%, sono contributi dello Stato per non fare lievitare troppo il prezzo dei biglietti di viaggio. Senza quei contributi l'utile di 11 milioni diventerebbe una perdita di 135 milioni. Ed il margine lordo (ricavi meno costi) sarebbe negativo per un centinaio di milioni, essendo oggi positivo per 40 milioni, ed in grado di remunerare gli interessi dovuti alle banche per 21 milioni di euro. Nelle poste attive si nota un valore di 914 milioni di euro per 44 navi, alcune delle quali andrebbero cedute, perché ridondanti. Il prezzo da incassare sarebbe di 173 milioni di euro. Il valore residuo della flotta sarebbe di

714 euro. Ad un 5% annuo di rendimento su questo valore, come costo di ammortamento e di manutenzione, si avrebbe un onere di 37 milioni di euro, pari al margine lordo (costi - ricavi) ma in presenza dei contributi pubblici oggi versati dallo Stato. Delle due l'una o le navi sono sovrastimate o sono sottoutilizzate, viaggiano poco. Ma, se la cordata aumentasse la sua offerta farebbe un cattivo affare. Perché i margini di rendimento dell'impresa, dopo la privatizzazione, non sarebbero subito sostenibili. Servono investimenti per fare viaggiare le navi: i soldi devono andare nella nuova società e non al venditore, la Fintecna. Inoltre, ma è la cosa più importante, le banche si stanno irrigidendo: capiscono che una caduta del rendimento economico, se vengono meno i contributi, non permetterebbe loro di recuperare neanche gli interessi, certamente non il capitale prestato (518 milioni). Dei contrasti tra gli aspiranti soci privati si è già detto ma Salvatore Lauro ha spiegato, su queste colonne, che servono nuovi soci, anche non italiani, per proiettare il traffico e l'attività anche verso le coste del Nord africa. Soci non italiani e con altri fondi da investire, una volta rilevato il gruppo Tirrenia. Il Governo, intanto, non essendoci stato il closing del contratto, adotta la legge Marzano e nomina commissario l'amministratore unico, che aveva già indicato, dandogli poteri straordinari, con la legge 103 del



2010. La legge Marzano è lo sviluppo normativo della legge Prodi, più famosa, che dava una maggiore capacità di resistere alla pressione delle banche, alle imprese a rischio di fallimento.

Le imprese hanno il tempo di ritrovare un equilibrio economico senza la spada di Damocle dei creditori bancari. La legge Marzano ha perfezionato questo meccanismo e rappresenta un ombrello di tutela per il gruppo Tirrenia, nelle more che si riapra una procedura di gara. Potrebbe esse-

re che la nuova procedura introduca una novità: vendere per parti e non come un tutto la società. Uno spezzatino di rotte varie e diverse oppure una divisione tra la parte buona e quella più inutile. Una Alitalia bis dice qualcuno. Ma, in questo caso, per evitare che si separi troppo il loglio dal grano - la parte che resterebbe a carico dello stato e quella lasciata ai privati - sarebbe meglio cercare sul mercato imprenditori dotati di risorse finanziarie da scommettere sul futuro di un Mediterraneo dove si espandono i traffici marittimi oltre i perimetri nazionali. E vendere a loro: perché separino, davvero, il loglio dal grano, riportando al mercato il gruppo Tirrenia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA