

**TRAGHETTI
TUTTE LE CORDATE
IN CORSA
PER TIRRENIA.
E MOBY SI QUOTA**



SHIPPING 1 FONDI, REGIONI E ARMATORI IN GARA

Asta Tirrenia tutti a bordo

Si giocherà a carte coperte fino alle 12 di venerdì 19 febbraio, quando la controllante Fintecna e l'advisor Unicredit riceveranno i plichi sigillati con le manifestazioni d'interesse all'acquisto Tirrenia. Sottotraccia, in realtà, le grandi manovre tra cordate, armatori e fondi di private equity per la privatizzazione dei traghetti di Stato sono giunte a un punto di svolta. E si delineano ormai schieramenti

e strategie, mentre per i numeri occorrerà attendere la data room a marzo con i conti del 2009 (erano 392 milioni i ricavi l'anno prima con 88,3 di ebitda e la bottom line in nero grazie a 111,8 milioni di contributi statali). Chi la spunterà? Dipende molto dalle mosse che faranno i tre blocchi in campo.

Chi lavora da più tempo al dossier sono i fondi. Sono attesi alla scadenza del 19 feb-

braio Cinven che con il partner Roberto Italia appare molto determinato, Carlyle con Marco De Benedetti e il rivale Kkr. Il fascicolo Tirrenia è all'evidenza anche di Clessidra, per il ruolo di socio al 29,5% di Moby, competitor dei traghetti pubblici. Poi ci sono le banche, in veste di supporter e polmoni per il financing, pronte ad assumere mandati. È al lavoro Credit Suisse, che ha già affiancato il ministero dei Tra-

Dall'alto, Franco Pecorini (Tirrenia), Emanuele Grimaldi (Grimaldi group) e Roberto Italia (Cinven)



sporti nelle valutazioni economiche di Tirrenia. È in campo Bnp Paribas. Ed è attiva sul dossier la Lazard, che per l'occasione ha stretto una liaison con Venice shipping & logistics, braccio di Palladio finanziaria affiancata da altri investitori legati al mondo armatoriale (D'Amato, D'Amico, Banca di Torre del Greco) e promossa da Fabrizio Vettosi, ex Efibanca, tra gli advisor più reputati nello shipping. Gran fermento c'è anche alla Regione Sicilia, visto che con Tirrenia va all'asta la controllata Siremar, che ha i collegamenti con l'isola (le consorelle Caremar, Toremar e Saremar sono state cedute a titolo gratuito a Campania, Toscana e Sardegna). Il governatore Raffaele Lombardo sta tessendo una cordata in cui potrebbero entrare Gianluigi Aponte (Snav), i Franza (Caronte & tourist), i Morace (Ustica lines) e altri. È stato sondato anche Salvatore Mancuso (Equinox) che, però, avrebbe declinato. Va da sé che è in campo pure il fronte degli armatori che (via Confitarma, la Confindustria del mare presieduta da Nicola Coccia) marca da vicino Fintecna e il ministero di **Alfredo Matteoli** per evitare che la privatizzazione riproponga in capo al vincitore dell'asta Tirrenia il sistema dei sussidi

pubblici. Moby (Vincenzo Onorato) andrà a vedere le carte. Gnv (Investitori associati) anche, ma la capacità finanziaria non è illimitata. Ci saranno la Grimaldi di Napoli (ha anche la Minoan di Atene), l'omonima genovese di Aldo Grimaldi (ex patron Gnv). Poi è attesa la greca Attica, quotata ad Atene. In realtà nessuno ha mezzi per caricarsi da solo il fardello Tirrenia, che porta in dote 570 milioni di debiti netti. Nessuno lo dice chiaro ma molti aspettano che l'asta Tirrenia, indetta dal governo perché obbligato dalla Ue, imbocchi un vicolo cieco e si proceda poi allo smembramento e cessione delle singole rotte. Che fanno gola agli armatori privati.

E Franco Pecorini, recordman di durata al vertice delle ex aziende Iri, che come ad Tirrenia vanta un pontificato durato 26 anni? Certamente non starà a guardare. Secondo fonti addentro al dossier, è pronto a candidarsi per un ruolo attivo a garanzia di relazioni istituzionali e posti di lavoro. La conoscenza del business ne farebbe un alleato prezioso, soprattutto se a vincere la gara saranno i private equity o una cordata composita che necessita di un punto d'equilibrio.

Daniela Polizzi e Carlo Turcbetti