

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nuova ipotesi di salvataggio pubblico-privato per Tirrenia

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 12th, 2020

Da alcuni giorni circola fra gli addetti ai lavori un'indiscrezione che al momento non trova ancora conferme ufficiali ma nemmeno viene smentita dalle parti direttamente coinvolte. Secondo quanto risulta a SHIPPING ITALY per il futuro di Tirrenia – Cin il Governo italiano starebbe considerando l'ipotesi di un ingresso dello Stato nel capitale della compagnia di navigazione con il coinvolgimento di un soggetto armatoriale che diversi indizi portano a pensare potrebbe essere Grimaldi Group. L'architettura dell'operazione non sarebbe molto dissimile rispetto a quella già elaborata nei mesi scorsi per Alitalia (anche se poi non è andata a buon fine per la retromarcia dei partner industriali), con una newco partecipata sia dallo Stato che da interessi privati. A precisa richiesta di riscontro su questa ipotesi la Ministra dei trasporti, Paola De Micheli, così come Grimaldi Group hanno preferito non commentare.

Con le misure previste nel decreto Rilancio il Governo ha preso tempo sulla questione Tirrenia [prorogando la convenzione pubblica per almeno un anno](#) (fino a fine luglio 2021) e mettendo così al sicuro la continuità territoriale marittima fra l'Italia peninsulare e le isole Sardegna, Sicilia e Tremiti. Nel frattempo l'esecutivo avrà la possibilità di studiare con calma come riassegnare i contributi pubblici che negli ultimi otto anni sono andati a Compagnia Italiana di Navigazione (Cin) e al tempo stesso trovare una soluzione al credito di 180 milioni con la controllata di Moby, di cui 115 milioni già dovuti per l'acquisto dell'ex compagnia pubblica e non versati nel 2016 e nel 2019. La terza rata è fissata per il mese di aprile del 2021.

A proposito del contratto d'acquisto (mai reso pubblico) con cui Cin nel 2012 rilevò Tirrenia, un'altra fonte rivela a SHIPPING ITALY che esisterebbe una clausola secondo cui, se l'acquirente non versasse nelle casse di Tirrenia in Amministrazione Straordinaria i 180 milioni del prezzo d'acquisto previsti dalle tre rate differite, lo Stato avrebbe il diritto di riprendersi indietro l'azienda e i relativi asset. Un'operazione non banale visto che il perimetro aziendale nel frattempo è cambiato (se non altro per il fatto che alcune navi sono state vendute) ma, se questa clausola effettivamente esistesse, sarebbe certamente una carta importante da giocare nelle mani del Governo.

L'ipotetico scenario futuro di salvataggio pubblico-privato per Tirrenia è ancora tutto da comprendere e decifrare bene ma mettendo insieme i vari pezzi del puzzle fino ad oggi disponibili il disegno finale potrebbe essere quello appena rivelato. Vediamo quali sono.

Lo Stato deve incassare i 180 milioni che Cin per contratto era tenuta a pagare per l'ex compagnia pubblica e questa newco pubblico-privata, destinata a nascere già con una flotta di navi di proprietà, dovrebbe saldare la somma. Il Gruppo Grimaldi in questo momento in Italia è l'unico partner industriale che ha la credibilità, la solidità e la disponibilità finanziaria per un esborso (quota parte) di questa entità. La shipping company partenopea, inoltre, da tempo non fa mistero di voler consolidare il mercato dei traghetti e questa sarebbe un'ottima occasione per farlo. Altro dettaglio non da poco, forse uno dei più importanti, è quello che un'operazione di questo genere consentirebbe sia di far incassare subito allo Stato quel credito di 180 milioni, sia di mantenere i livelli occupazionali a bordo praticamente inalterati (Vincenzo Onorato, il patron di Moby, in passato ha parlato di circa 5mila marittimi occupati). Da un punto di vista dell'Antitrust non dovrebbero esserci problemi insormontabili perché al massimo a Grimaldi potrebbe essere chiesto di ritirarsi da alcune rotte dove opera anche la 'nuova Tirrenia' al fine di evitare elevate concentrazioni di mercato. Semaforo verde a uno schema di questo tipo arriverebbe infine anche da Bruxelles perché proprio nelle scorse settimane, per effetto dell'emergenza coronavirus, la Commissione europea ha allargato le maglie degli Aiuti di Stato [concedendo ai paesi membri anche la possibilità di ricapitalizzare e fornire debito subordinato alle imprese in difficoltà](#).

A questa ipotesi di salvataggio pubblico-privato se ne contrappone però un'altra, ed è quella che prevede per Cin (controllata di Moby) la possibilità di arrivare a un accordo con Tirrenia in Amministrazione Straordinaria per un riscadenziamento del debito residuo di 180 milioni su un orizzonte temporale più ampio (quindi oltre il 2021). Una possibilità in qualche modo [suggerita dalle parole dello stesso gruppo guidato dalla famiglia Onorato dopo il vertice a Roma con i commissari di Tirrenia in A.S. e i Ministeri di sviluppo economico e dei Trasporti all'indomani dei sequestri conservativi sui conti correnti di Cin disposti dal tribunale di Roma su richiesta degli stessi commissari straordinari](#). "CIN e il gruppo Moby – era scritto nella nota – confermano che rispetteranno tutti i loro impegni nei confronti di ogni soggetto, come la famiglia Onorato ha sempre fatto da cinque generazioni di armatori al servizio da oltre 130 anni della Sardegna".

Un accordo fra Cin e i Commissari straordinari di Tirrenia fino ad oggi non risulta sia stato ancora firmato e quest'ultime indiscrezioni su una nuova ipotesi di salvataggio pubblico-privato mischiano ulteriormente le carte in tavola.

Nicola Capuzzo

[?ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)

This entry was posted on Tuesday, May 12th, 2020 at 12:45 am and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.