



Mare Mosso

Rumors capitolini asseriscono che la regia della neonata cordata, Grimaldi Group - GNV Snav - Moby Lines (vedi articolo in alto), per Tirrenia sia partita direttamente dai livelli alti dello Stato, dal Presidente della Repubblica in persona, con il doppio intento di salvare la compagnia di bandiera marittima senza sottrarre ulteriore PIL alla città di Napoli, sede del gruppo Tirrenia.

Il risultato lascia ben sperare. Grimaldi e Onorato nel panorama europeo delle linee traghetti figurano tra gli imprenditori più innovativi, mentre Aponte con l'acquisizione di GNV certamente ha messo a segno un passaggio decisivo per la crescita non solo dimensionale di SNAV.

Tre napoletani che hanno strategicamente depresso le armi della competizione tra di loro, che non sarebbe stata certo indolore lungo le linee e le rotte di Tirrenia, adottando un pensiero laterale ed alleandosi pariteticamente in una newco, la Compagnia Italiana di Navigazione, annunciata, evidentemente non a caso, in anteprima nazionale sul quotidiano principale della città partenopea, Il Mattino.

L'alleanza può far tirare un respiro di sollievo visto il panorama di soggetti che hanno manifestato interesse e che potrebbero avere delle forti chance (almeno tra i nomi trapelati visto il riserbo finora mantenuto dal Commissario D'Andrea a pubblicare l'elenco completo), in cui spuntano magnati e fondi che nulla hanno a che fare con lo shipping ma molto con la speculazione, che applicata in un settore di mercato tanto complesso e delicato quale quello del cabotaggio traghetti italiano, procurerebbe effetti drammatici.

L'auspicio è che le buone intenzioni dichiarate dagli azionisti della CIN abbiano un orizzonte temporale di lunghissimo periodo finalizzato ad una stabile ripresa di Tirrenia, che in una rinnovata veste potrebbe pensare ad estendersi anche verso i mercati Nord africani, lungi da qualsiasi tentativo di neutralizzazione cannibalesca di un "concorrente" a vantaggio delle proprie stive, ed il primo passo di nominare AD Ettore Morace, lascia ben sperare.

Comunque, la partita è appena iniziata con l'avvio della fase per l'aggiudicazione della gara, che si giocherà anche attraverso la presentazione di un piano industriale convincente.

In tutti i casi chiunque si aggiudicherà la gara, si assumerà la responsabilità imprenditoriale dal sapore anche metaforico, di risanare un'azienda dissestata dagli

interventi perversi dello Stato e della politica italiani. Finanziamenti delle Convenzioni erogati con comodità, costringendo Tirrenia a contrarre debito bancario; condizionamenti nella scelta dei fornitori; il dictat politico di ordinare nuove navi (inutili), in coincidenza della crisi cantieristica degli anni 90; alcuni dei fattori di indebitamento di Tirrenia.

Ma a fronte dei circa 600 milioni che mancano all'appello di bilancio, Tirrenia oltre a linee convenzionate per la continuità territoriale e navi, seppur la maggior parte ipotecate, possiede un patrimonio di equipaggi esperti che finora hanno sempre garantito il servizio di continuità territoriale a Natale come a Ferragosto con 1 passeggero o a pieno carico e con qualsiasi condizione meteo. Equipaggi che oggi a poco più di tre mesi dalla definitiva privatizzazione ed alla vigilia dell'avvio del processo di assegnazione della gara, il Commissario straordinario ha deciso di mettere in regime di CIGs nella misura di 722 unità, circa il 50% delle unità complessive che sono 1600. Una mossa che rompe la pace sociale e crea instabilità e tensioni tra i marittimi già sufficientemente preoccupati, contraddicendo il patto politico fatto dal Ministro Matteoli con le rappresentanze sindacali di evitare qualsiasi ridimensionamento occupazionale lungo tutto il procedimento di gara. Infatti, la stessa dichiarazione successiva del Ministro da una parte sdrammatizza la CIGs in una semplice richiesta di autorizzazione preventiva, ma dall'altra mostra la spada di Damocle nel concludere che vi si ricorrerà solo in caso di necessità. Insomma, c'è il rischio oggettivo che questo atto così come quello di sospendere o tagliare addirittura alcune linee impoverendo gli spazi operativi di Tirrenia, oltre che minacciare la pace sociale nei porti, finisca col condizionare l'esito di questa delicata fase finale di privatizzazione.

Anche perché, pur considerando il peso delle sentenze del Tribunale di Roma a favore dei creditori, alcuni dei quali in fortissima difficoltà, sembrerebbe che per far cassa il Commissario straordinario, le cui funzioni sono state oggetto anche di un rilievo della Corte dei Conti per quel che riguarda l'affrancamento dalle responsabilità delle sue decisioni, disponga di un ventaglio di possibilità, tra cui ad esempio, avviare alla pensione i 49 marittimi 13 amministrativi e 7 dirigenti che già hanno raggiunto i 40 quaresimi, riguardando alcuni accordi come quello con la SNAV su Civitavecchia-Olbia che emettendo biglietto "senza nave" avvalendosi dei mezzi di linea Tirrenia, procura una perdita di introiti alla compagnia di bandiera, oppure procedere ad una razionalizzazione degli organici magari tagliando qualche appalto esterno, come quello di guardiania a Palazzo Sirignano di ben 15 unità o del call center di 200 persone.

G. V.