

Salta la privatizzazione Tirrenia

Nicoletta Cottone e Raoul de Forcade • pagina 17

Privatizzazioni. Fintecna chiude la procedura e non accetta la proroga chiesta da Mediterranea holding

Tutto da rifare per Tirrenia

Il governo apre all'ipotesi dell'amministrazione straordinaria

Raoul de Forcade
GENOVA

Salta la privatizzazione di Tirrenia e Siremar e per le due società si apre la strada dell'amministrazione straordinaria. Ieri sera Fintecna, l'azionista del gruppo Tirrenia ha comunicato l'annullamento della gara. Da parte sua, Mediterranea holding, la società (composta da un pool di armatori e imprenditori e dalla Regione Sicilia, col 37% delle quote) che si era aggiudicata la gara, aveva chiesto di rinviare la firma, prevista ieri, dell'accordo sulla cessione, in assenza di un'intesa con le banche creditrici della compagnia di navigazione pubblica.

Fintecna ha fatto sapere che «non essendo intervenuta la sottoscrizione del contratto da parte di Mediterranea holding, all'uopo convocata in data odierna (cioè ieri, ndr), viene conseguentemente dichiarata la chiusura senza esito della procedura di dismissione». Ma la decisione non è stata indolore, visto che il Governo è stato costretto, per far fronte alla nuova situazione, ad approvare ieri, in tutta fretta, in consiglio dei ministri, un decreto che reca disposizioni finanziarie urgenti per Tirrenia. E serve, spiega una nota ministeriale, «per garantire la continuità operativa» evitando «l'interruzione dei collegamenti marittimi».

In effetti, si tratta di un provvedimento che spiana la strada all'amministrazione straordinaria della società, che ricadrebbe sotto la legge Marzano. Il dl fa riferimento al decreto Ronchi (poi legge 166/2009) che all'articolo 19 destinava 7 milioni di euro all'ammodernamento della flotta Tirrenia. Con il nuovo decreto, quei 7 milioni vengono destinati temporaneamente a «far fronte a indifferibili esigenze di cassa per garantire la gestione corrente» della compagnia. Poi il dl tira in ballo l'articolo 2 bis della legge 95/79 (e successive modificazioni), che statuisce come il Tesoro dello Stato possa «garantire in

tutto o in parte i debiti che le società in amministrazione straordinaria contraggono con istituzioni creditizie per il finanziamento della gestione corrente e per la riattivazione e il completamento di impianti, immobili e attrezzature industriali». A quello scopo la norma stanziava 700 miliardi di lire che vengono "attualizzati", col decreto di ieri, diventando 500 milioni di euro, parte dei quali potrebbe essere utilizzata per Tirrenia.

Sempre ieri, peraltro, la Camera ha approvato un altro dl su Tirrenia, che dà il via libera al commissariamento della compagnia (amministratore unico è Giancarlo D'Andrea) e contiene anche norme sull'autotrasporto, le quali statuiscono, tra l'altro, che «nel contratto di trasporto, l'importo a favore del vettore deve essere tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di esercizio».

Ma come si è arrivati al fallimento della privatizzazione di Tirrenia? Fintecna aveva accettato la proposta di Mediterranea che prevedeva 25 milioni (versati in 10 anni) per la società più l'accollamento di 520 milioni di debiti (su 657 complessivi della compagnia). Ieri, però avrebbe dovuto essere firmato l'accordo sulla cessione, un contratto ritenuto indispensabile da Fintecna per arrivare, il 15 settembre prossimo, al passaggio delle quote azionarie della società ai nuovi proprietari.

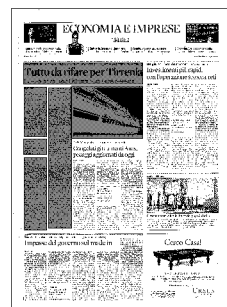
«Ventiquattrore prima della firma - afferma Alexis Tomasos, a.d. di Mediterranea - Fintecna ci ha proposto un contratto che prevedeva, in caso di rifiuto da parte delle banche di garantire le linee di credito per Tirrenia, che noi dovessimo accollarci ugualmente il debito della compagnia, senza possibilità di rescindere l'accordo».

Si è trattato, aggiunge Nicola Coccia, ex presidente di Confitarma e azionista (con lo 0,5%) di Mediterranea «di un netto cambiamento di strategia da parte di

Fintecna, che aveva accettato il nostro progetto, il quale prevedeva la rescissione del contratto in caso di un dietrofront delle banche. La Fintecna ci ha quindi proposto un accordo che nessun imprenditore potrebbe accettare; una scelta in cui leggo una volontà politica di non andare avanti. Comunque Mediterranea è pronta anche a muoversi con azioni legali». La Regione Siciliana, che ha molto premuto per arrivare a un compromesso, giudica «incomprensibile» l'annullamento. E il segretario generale della Uiltrasporti, Giuseppe Caronia, esprime «grande preoccupazione per la decisione di Fintecna». Anche perché, per rimediare, secondo gli accordi con la Ue, c'è tempo solo fino al 30 settembre.

L'OSTACOLO

Lo slittamento della firma era stato chiesto dalla cordata in attesa di trovare una soluzione sulle garanzie con il pool di banche





Tirrenia senza acquirenti. Annullata la gara per la privatizzazione della società di navigazione