

La compagnia

## Crac Tirrenia: 480 milioni di debiti bancari

di MASSIMO SIDERI

A PAGINA 29

# Il caso Saltata la privatizzazione, scatta l'amministrazione straordinaria Niente compratori, Tirrenia fa crac Il conto per le banche: 480 milioni

### Onorato

«Senza Siremar noi saremmo interessati»

MILANO — Purtroppo la profezia si sta per avverare: Tirrenia era stata battezzata «l'Alitalia dei mari» e come Alitalia sembra ormai che finirà. Ieri il presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, ha firmato il decreto per l'amministrazione straordinaria. Scatta la Marzano bis, la variante della Prodi che regola la gestione degli stati di crisi per tentare di salvare il salvabile. Di fatto è un crac. Anche il modello della bad company a questo punto potrebbe essere duplicato visto che la situazione è molto simile a quella della compagnia aerea: flotta in gran parte vetusta e antieconomica e contratti e numero dei dipendenti non più compatibili con la realtà di un ex monopolista che se la deve vedere con il mercato.

L'amministratore straordinario sarà l'attuale amministratore unico subentrato al regno di Franco Pecorini, Giancarlo D'Andrea, ex Iri, ex Alitalia e uomo di fiducia dell'azionista unico Fintecna. E si capisce: dei 580 milioni di euro di debiti del gruppo

dei traghetti circa 100 sono proprio nei confronti di Fintecna. Il resto è ripartito in maniera equa tra finanziamenti ipotecari e a revoca (il che vuol dire sostanzialmente che questi ultimi sono crediti chirografario, cioè gli ultimi ad essere onorati in caso di crac). Tra le banche più esposte Mps, Bnl, Intesa attraverso il Banco di Napoli, Unicredit e il Credit Agricole con i senesi davanti a tutti per quanto riguarda il debito a breve termine.

Insomma, per le banche ora la situazione non è certo delle migliori e si tratterà di capire se si potrà trovare un qualche tipo di accordo. Il nodo restano gli asset vendibili: la flotta è a bilancio per 800 milioni circa ma è anche vero che in questo momento le navi non sono certo molto richieste. Ci sono cantieri che hanno degli scafi fermi in attesa che il mercato riparta. Secondo alcuni operatori dalla flotta Tirrenia non si potrebbe ricavare più di 400-450 milioni.

Sullo sfondo ci sono le concessioni per la garanzia del servizio pubblico: Tirrenia secondo l'attuale convenzione in scadenza al 30 settembre riceve 72 milioni l'anno. Gli acquirenti tra garanzie sulle rotte sia di Tirre-

nia che di Siremar avrebbero ricevuto 1,2 miliardi in 12 anni. Ma queste non possono essere né vendute né «spezzate». Bisognava garantirle in tutta Italia per ricevere l'intera somma. Dunque, in caso di stop definitivo ai traghetti o di spezzatino non potrebbero essere replicate. «L'unica soluzione — dice Vincenzo Onorato, patron della Moby — è rifare la privatizzazione di Tirrenia senza la Siremar. Era nata viziata. Senza quella noi saremmo interessati e probabilmente con noi anche altri armatori». In ogni caso ci sarebbe l'interesse per alcuni pezzi della flotta. Su come si sia passati da 16 manifestazioni di interesse a una e infine a zero esistono diverse versioni di parte. Ieri la cordata Meditteranea Holding e la Regione Siciliana che la guidava hanno sparato a zero: «Fintecna ha preteso l'impossibile». Di fatto quello che è mancato è stata la loro firma: il rischio per la cordata, in caso di un fallimento nel trovare un accordo con le banche per finanziare l'operazione, era la perdita della fidejussione di 10 milioni.

**Massimo Sideri**  
msideri@corriere.it

