

**ECONOMIA**  
L'OPERAZIONE TIRRENA

# È TOMASOS CHE traccia la rotta

Il nuovo capo azienda è il rampollo di una ricca famiglia di armatori greci. Promette di risanare i conti della ex flotta di Stato. Ma finora ha solo gestito due traghetti

DI STEFANO VERGINE

**A**umento delle tariffe, vendita delle navi veloci, riduzione degli stipendi dei manager, incremento del traffico nell'Adriatico. Dovrebbe passare per questi punti il risanamento della Tirrenia, la società di traghetti che entro il 15 settembre, insieme alla controllata Siremar, sarà ufficialmente venduta da Fintecna, la finanziaria del ministero del Tesoro. Se non ci saranno sorprese, ad acquisirne la proprietà sarà Mediterranea Holding, società controllata dalla Regione Sicilia (37 per cento) e composta da diversi azionisti privati: la Ttt Lines, Salvatore Lauro, Isolemar, la famiglia Busi e l'ex presidente di Confitarma, Nicola Coccia. A fornire un assaggio del piano industriale della nuova Tirrenia è Alexandros Tomasos, 35 anni, napoletano di nascita ma greco di origine, rampollo di una famiglia di armatori. Primo azionista privato di Mediterranea Holding attraverso la compagnia di traghetti italiana Ttt Lines (30,5 per cento), sarà lui l'amministratore delegato della nuova società. Il primo obiettivo? «Recuperare i 700 mila passeggeri persi da Tirrenia negli ultimi due anni», promette. Maturità classica, una laurea in scienze politiche lasciata a metà, un master annuale a Londra per manager del settore navale, Tomasos, che finora ha gestito due traghetti sulla tratta Napoli-Catania, si troverà di colpo a guidare una flotta da oltre 44 navi, ma soprattutto a ma-



neggiare un bilancio che a fine 2008 (ultimi dati disponibili) mostrava debiti per 758 milioni e un fatturato di soli 634 milioni, di cui 251 derivanti da sovvenzioni pubbliche. I soldi dello Stato continueranno a fluire generosamente nelle casse della nuova Tirrenia: 1,3 miliardi in 12 anni. Ma la società dovrà farsi carico, in base all'accordo con Fintecna, di 520 milioni di debiti, oltre ai 25 milioni versati per l'acquisto. Di questi, la Ttt Lines di Tomasos ne metterà poco più di 6: non certo una cifra da capogiro, ma comunque consistente visti i risultati conseguiti.

L'ultimo bilancio della compagnia napoletana mostra infatti perdite per 887 mila eu-



Un traghetto della Tirrenia nel porto di Genova. A sinistra: il dettaglio di un altro traghetto della compagnia

ro: «Abbiamo risentito del calo generalizzato del traffico marittimo, ma negli anni precedenti avevamo fatto abbastanza bene da poterci permettere questa operazione», assicura l'armatore, da poco entrato anche nel capitale della Carrarese, squadra che milita nel campionato di C2 e vede tra i suoi azionisti il portiere della Juventus Gigi Buffon e il neo attaccante del Napoli Cristiano Lucarelli. «Quello nella Carrarese è un investimento che ho fatto solo per dare una mano a Cristiano», dice Tomasos. La tranquillità finanziaria si spiega meglio risalendo la catena di controllo della Ttt Lines. Al vertice c'è infatti la Tomasos Brothers, una delle maggiori società greche nella gestione di flotte mercantili.

Sui possibili esuberanti in Tirrenia, l'armatore preferisce non sbilanciarsi: dice solo che tutto dipenderà dalle condizioni imposte da Fintecna, e quando gli si chiede di essere più preciso ricorda che era stata proprio la finanziaria del Tesoro a parlare di una riduzione di circa 200 lavoratori sui 3 mila totali. La voce di Tomasos diventa più sicura quando si comincia a parlare di rilancio industriale. «Vogliamo risparmiare 10 milioni di euro già nel primo anno di attività». Come? «Innanzitutto razionalizzando la flotta: bisogna sostituire le cinque navi veloci per la Sardegna con traghetti che abbiano la stessa capienza per i passeggeri, ma con uno spazio per le auto molto più ampio. Oggi risulta piuttosto conveniente affittare i traghetti. Più in generale, occorre riformulare gli orari di partenza e riposizionare le navi per ottimizzare il traffico, anche se alcune linee non si possono toccare perché ci permettono di ricevere i

contributi pubblici».

Novità in arrivo pure sui prezzi dei biglietti. Tomasos assicura che sulle tratte dove Tirrenia ha perso passeggeri non ci saranno variazioni, ma le altre tariffe, in particolare quelle per il trasporto merci, verranno ritoccate verso l'alto. Nell'altra direzione dovrebbero invece andare gli stipendi dei manager, ma su nomi e numeri l'imprenditore preferisce glissare.

Infine le rotte: «Credo molto nello sviluppo del traffico sull'Adriatico, in particolare verso Croazia e Slovenia, ma anche in Italia, e questo vale sia per il trasporto dei passeggeri che per le merci». La Grecia? «Meglio evitare il cannibalismo», frena l'imprenditore, «lì c'è già troppa concorrenza». Tomasos non fa mistero del suo obiettivo personale in Italia: scavalcare la Regione Sicilia e diventare il primo azionista di Tirrenia. «Quando il governatore Raffaele Lombardo ci ha chiesto di entrare, la nostra condizione è stata chiara: solo se non siamo inferiori a nessuno». Così è andata. Fra un anno la Regione potrà iniziare a ridurre la propria partecipazione. A quel punto i Tomasos si ritroverebbero nelle mani una delle più grandi società di traghetti d'Europa.

Unico problema: trovare qualcuno interessato a entrare come socio di minoranza. Tomasos assicura che ce ne sono già parecchi, ma visto com'è andata finora qualche dubbio sorge. A febbraio, quando la gara per la cessione della compagnia aveva preso il via, si erano presentati in 16. Al momento di fare una vera offerta solo la cordata capeggiata dalla Regione Sicilia è rimasta in gioco. ■