

La privatizzazione

Errori e sprechi, così Tirrenia è affogata nei debiti

I sindacati: perdite per 200 milioni all'anno, ogni biglietto è costato 22 euro in più a contribuente

Raffaella Cetta

Cinquecentosettantasei milioni di euro di debiti nei confronti di Fintecna e delle banche. E una valanga di perdite. Come si è determinato questo enorme passivo che ha portato i conti di Tirrenia in tribunale?

Anzitutto, va notato che qualsiasi rotta prenderà la compagnia di navigazione è certo il mantenimento degli aiuti di Stato, almeno fino al 30 settembre prossimo. Le sovvenzioni ammontano attualmente a 1,24 miliardi di euro. Questa cifra è stata stanziata per la continuità territoriale, che consente alla compagnia di vendere i biglietti a prezzi calmierati per i residenti e di coprire le perdite nei mesi di magra, quando le corse sono meno affollate rispetto ai mesi estivi, senza però preoccuparsi del modo e soprattutto del tempo che una nave impiega per raggiungere la destinazione portuale.

Così capita, ad esempio, che per raggiungere Napoli da Cagliari occorrono quasi 18 ore. Oppure che la Genova-Olbia possa esserci anche in un giorno in cui la cifra incassata dai biglietti venduti riesce a coprire meno di un quinto del costo della traversata, cioè 40.000 euro, molto di più rispetto ad una compagnia privata.

Si tratta di perdite senza soluzione di continuità. Tanto è vero, si legge nei bilanci della società più volte al centro di polemiche in questi anni tra sindacati, forze politiche e società, che dal 2000 al 2007 hanno raggiunto oltre i duecento milioni l'anno. Mentre al contribuente sono costate un miliardo e mezzo di euro, quelli garantiti comunque dallo Stato per assicurare la continuità del servizio.

Nel 2008 per ognuno dei 10,5 milioni di biglietti che la Tirrenia ha venduto, l'esborso è stato di 22 euro. Su tre euro incassati dalla compagnia, uno arriva dalle casse dello Stato, fino a raggiungere la cifra di un miliardo tra il 2005 e il 2009.

La pioggia di aiuti di Stato consente ogni anno a Tirrenia e alle sue compagnie regionali di chiudere i conti in utile. Ma, a sentire le voci dei sindacati di categoria, sembra che le cose non stiano proprio così. Che cioè il bilancio, al netto degli stanziamenti statali, sia fortemente in rosso. Critiche a cui l'azienda ha più volte replicato: i bilanci sono stati chiu-

si in pareggio. «Anzi quello del 2006 - si sottolinea in una nota della società - presenta un utile di 23,1 milioni di euro senza alcun artificio contabi-

Navi ferme

Un fallimento l'acquisto di mezzi superveloci per battere i concorrenti. Costi super, utilizzo zero

le».

Certo, i debiti consolidati a fine 2008, ammontavano a quota 920 milioni di cui 311 a breve termine con le banche. Gli stipendi dei quasi duemila dipendenti (tra il 1989 e il 2008 sono stati tagliati 2.587 posti di lavoro, quasi il 62,5% del totale) per le tratte più affollate che sono i collegamenti con la Sardegna sono scesi del 23%, mentre per il personale sulle linee regionali (Toremara, Caremar,

Rotte in passivo

D'inverno gli incassi di alcune traversate sono solo un quinto della spesa. Ma lo Stato copre il buco

Saremar) il calo è stato solo del 7%.

C'è poi la questione della flotta (44 mezzi e un valore di 855 milioni con ipoteche bancarie per 245), che ha navi con un'età media di dieci anni, ma è in pessime condizioni. E soprattutto c'è il nodo di sei navi veloci, costate 110 miliardi di lire l'una. Sono state costruite quando Tirrenia ha tentato di adeguarsi al boom delle vacanze in Sardegna e quando sono arrivati i primi concorrenti e le Grandi Navi Veloci.

«Guizzo» e «Scatto», due unità superveloci si dimostrarono da subito inadatte al servizio, perché troppo piccole e leggere e «con un assetto a pelo d'acqua che non le rendeva idonee ad affrontare il mare aperto in condizioni di mare mosso», quindi utilizzabili solo per pochi giorni l'anno.

Si decise quindi di avere navi superveloci ma più capienti e stabili anche con condizioni meteo marine avverse. Tra il 1998 e il 1999 entrarono in servizio quattro nuove navi superveloci, costruite alla Fincantieri di Riva Trigoso. Erano le navi Aries, Taurus, Capricorn e Scorpione, dalla capa-



cià di 1.800 passeggeri e circa 500 autovetture che potevano viaggiare ad oltre 40 nodi. Ma presto anche queste rimasero ferme per gli elevati consumi di carburante, e il continuo rialzo del costo del petrolio. Furono quindi usate solo in caso di sostituzioni di altre unità guaste.

In questa fase la Tirrenia si trovò da una parte mezzi navali superveloci moderni ma inutilizzabili, che affiancavano traghetti tradizionali sempre più vecchi; mentre si faceva strada una concorrenza agguerrita che poteva contare sulla disponibilità di navi-traghetto di nuova generazione, i «cruise ferries». Iniziò così la nuova strategia della società di Stato. Dal 1999 al 2005 entrarono nella flotta Tirrenia sette nuovi mezzi simili a quelli della concorrenza, che sostituirono gradualmente i vecchi traghetti. Ma non tutte le vecchie unità verranno rimpiazzate per l'incerta situazione della compagnia che ha portato al passivo attuale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I conti della Tirrenia



2008 920 milioni

I debiti consolidati a fine 2008



Su 3 euro incassati dalla compagnia 1 arriva dallo Stato



580 milioni

L'esposizione nei confronti delle banche



1,2 milioni

Le sovvenzioni statali



200 milioni

l'anno le perdite dal 2000 al 2007: al contribuente sono costate 1,5 miliardi



CONTRIBUENTE