

Tirrenia, prove di alleanza degli armatori privati

Si fa avanti Coccia, ex numero uno di Confitarma. Oggi il verdetto sull'insolvenza

MASSIMO MINELLA

GENOVA — «Io credo che un tentativo vada fatto e, per quanto mi riguarda, sono pronto. Riuniamo attorno a un tavolo i big dell'armamento italiano, Moby, Grandi Navi Veloci, Grimaldi, Snav, e ragioniamo insieme del salvataggio della Tirrenia perché l'alternativa è la sua cancellazione». È presto per chiamarla "cordata", anche perché va verificato l'impegno dei singoli. Ma di certo è una "chiamata alle armi" quella che Nicola Coccia, azionista di Mediterranea Holding ma soprattutto ex presidente di Confitarma, lancia attraverso *Repubblica* con l'obiettivo di togliere dalla palude quel che resta della flotta di Stato.

Il leader della Moby, Vincenzo Onorato, ha già manifestato il suo interesse a rilevare Tirrenia (senza Siremar). Gli altri, per il momento, stanno a guardare. Già oggi, intanto, il Tribunale fallimentare di Roma potrebbe decidere sull'istanza per la dichiarazione dello stato di insolvenza di Tirrenia presentata dal commissario straordinario Giancarlo D'Andrea. Il collegio si dovrà esprimere anche sull'eccezione di competenza territoriale presentata dalla Uiltrasporti, secondo la quale il giudizio spetta al Tribunale di Napoli, dove ha sede legale il gruppo. Il rischio, però, è che la situazione degeneri, fra proteste e ricorsi. «Per questo è importante che al più presto il governo si attivi per non far morire Tirrenia — spiega Coccia — Invitiamo i grandi armatori italiani a collaborare fra loro, non lasciamoli alla finestra. Un tentativo di coinvolgerli va fatto, è doveroso».

Fallita la trattativa con Mediterranea Holding, che comunque non molla e prepara una nuova offerta, Tirrenia rischia ora uno "spezzatino" che già ha incassato il no dei sindacati e della Regione Sicilia. La questione di fondo rimane comunque quella delle sovvenzioni, su cui permane l'incertezza. «Nessuno ha mai negato che un ricorso

o un'iniziativa dell'Unione Europea possano pregiudicare questi contributi (1,2 miliardi per Tirrenia e Siremar, ndr) — spiega ancora Coccia — e questo ha sempre reso difficile la questione. Se il commissario si muoverà ora nell'ottica della continuità aziendale ci sono le condizioni per la ripresa di una trattativa importante».

Non può sfuggire, infatti, che dieci linee, tre stagionali e sette annuali, coperte da dodici navi, coprono il 70% del fatturato di Tirrenia. Se quindi si procedesse con la vendita a pezzi della flotta, l'interesse sarebbe molto circoscritto. Oltretutto, si potrebbe procedere con la vendita dei beni, non certo delle linee (che qualunque armatore può aprire se le condizioni economiche della sua società e quelle operative della flotta lo permettono). Da qui, sostiene Coccia, l'esigenza di rimettere in pista una cordata italiana che possa assicurarsi la flotta. «Un privato può stare alla finestra e avvantaggiarsi della scomparsa di un competitor oppure scendere in campo — chiude l'ex leader di Confitarma — Io ho già vissuto un'esperienza per certi aspetti analoga, con la Starlauro che era in legge Prodi e che venne acquisita da Aponte, facendo poi nascere Msc Crociere. Ora ci sono le condizioni per ripetere l'esperienza, coinvolgendo grandi armatori. Restano poche settimane di tempo, prima che l'Ue metta in mora lo Stato italiano e apra una procedura d'infrazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



700 mln

I DEBITI

Sul gruppo Tirrenia gravano debiti per 700 milioni di euro

**L'imprenditore:
"Mettiamo insieme
Moby, la Grimaldi,
Snav per salvare
la flotta statale"**

