

ACCOLTA L'ISTANZA D'INSOLVENZA. I GIUDICI: LIQUIDITÀ AZZERATA, NON È IN GRADO DI FAR FRONTE AI DEBITI

# Tirrenia, crisi irreversibile

## “In cassa rimasti 18 mila euro”

Matteoli: nessuno spezzatino  
La compagnia: viaggi regolari

FABIO POZZO  
TORINO

I giudici affondano Tirrenia, decretandone il «grave e irreversibile stato di crisi finanziaria», con liquidità azzerata e «incapacità di fare fronte alle obbligazioni, già scadute e a scadere». La bordata finale è venuta ieri dal tribunale fallimentare di Roma, che ha accolto l'istanza d'insolvenza presentata dal supercommissario Gianfranco D'Andrea e ha ammesso i traghetti di Stato alla procedura straordinaria prevista dalla legge Marzano.

Proprio dalla motivazione del collegio giudicante emerge la vera fotografia di Tirrenia. Quella di una società che, al 31 luglio 2010 scorso, ha a libro paga 1.646 dipendenti e un indebitamento per 646,6 milioni. La situazione contabile al 4 agosto vede debiti già scaduti verso creditori non strategici per circa 15 milioni, quelli a breve termine con le banche per 227 milioni e nel medio-lungo termine per 182 milioni. Vanno poi aggiunti debiti verso società di factoring per 36 milioni e altri 29 milioni pendenti con le ex compa-



gnie locali controllate. Da qui, la liquidità azzerata: in cassa sono rimasti 18.506 euro.

L'udienza per l'esame dello stato passivo è fissata per il 21 gennaio 2011. Tutti i creditori, vale a dire le 53 banche (in prima linea Intesa Sanpaolo col Banco di Napoli, Unicredit, Mps, Bnl, Crédit Agricole), fornitori ed ex controllate avranno tempo fino al 21 dicembre per presentare domanda.

Quanto alle sorti di Tirrenia, la legge Marzano, assegna ora 180 giorni al commissario per presentare una relazione sulla

dismissione dell'azienda e raccogliere le eventuali offerte d'acquisto. C'è però anche il termine del 30 settembre prossimo, data entro cui il governo - come impone l'Ue - può assegnare alla società i contributi pubblici già decisi. (circa 1,3 miliardi di euro, tra Tirrenia e Siremar), denaro che sostiene i collegamenti di pubblica utilità e che rappresenta un incentivo all'acquisto della holding. Ciò significa che il commissario, che può procedere anche a trattativa privata, deve agire in tempi ancora più rapidi.

Prima di passare alle possibili

soluzioni, però, è da considerare anche l'alea che pende sul procedimento di privatizzazione. Alexandros Tomastos di Mediterranea Holding, la newco che aveva presentato l'unica offerta per Tirrenia-Siremar e che si era vista prima aggiudicare e poi annullare la gara da Fintecna, ha annunciato un ricorso al Tar. Di ricorsi parla anche il governatore siciliano Raffaele Lombardo: dalla Corte di Giustizia a quella Costituzionale. E la Uilt si appellerà alla decisione sulla competenza territoriale del tribunale di Roma: il sindacato aveva eccepito, i giudici hanno respinto.

Si fanno avanti, poi, la politica (il Pd: «È il governo dei fallimenti»), gli amministratori (il presidente sardo Cappellacci: no a nuovi carrozzini; il sindaco di Lipari assicura l'interessamento del presidente Napolitano sulle sorti di Siremar) e possibili candidati all'acquisto, tra i quali Vincenzo Onorato di Moby, che suggerisce una gara separata per Tirrenia e Siremar. Ma ci sono anche Mediterranea che prepara una nuova offerta, l'interesse di imprese di Tir, un appello per un'alleanza tra i big italiani dell'armamento. E ci sono i sindacati, che temono lo «spezzatino»: gli scioperi sono già stati annunciati. Ma il ministro dei Trasporti **Altero Matteoli** assicura: «Lo spezzatino non ci sarà». Intanto, il commissario informa che la compagnia «continuerà ad assicurare con regolarità i collegamenti».

