

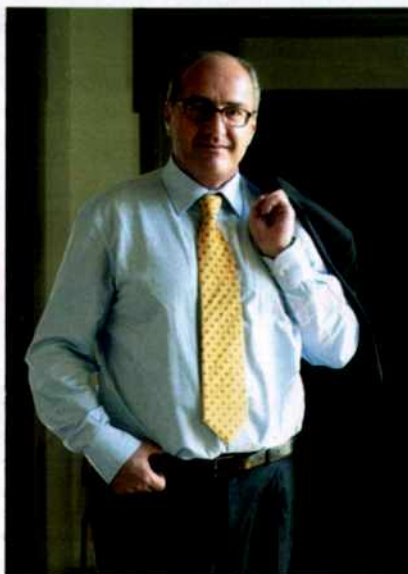
BUCO NERO TIRRENIA

Oltre mezzo miliardo di debiti. Banche esposte. Fornitori esasperati. La difficile partita sui traghetti di Stato

DI STEFANO VERGINE

Questa è una truffa commessa dallo Stato ai danni di noi imprenditori». Antonio Palumbo è il titolare dell'omonima azienda. Nei tre cantieri di Napoli, Messina e Malta, i suoi 300 dipendenti fanno manutenzione di navi. Ad aprile di quest'anno ha vinto una gara d'appalto per rimettere in sesto il Flaminia, un traghetto della Tirrenia che fa avanti e indietro da Bari a Durazzo. Tra maggio e giugno si è guadagnato la manutenzione di altri due traghetti, il Nuraghes e il Sharden. Le navi sono già state rimesse a nuovo e quest'estate sono tornate a solcare i mari come previsto. Peccato che Palumbo non abbia ancora incassato un soldo. La commessa vale in totale circa un milione di euro, denaro che per l'imprenditore campano costituisce una parte rilevante del bilancio, visto che l'azienda ne fattura circa 25 all'anno. «So che probabilmente quei soldi non li rivedremo», dice sconcolato.

Di casi come quello della Palumbo ce ne sono a centinaia. L'azienda napoletana è uno dei più importanti creditori di Tirrenia, la società dei traghetti di Stato di cui lo scorso 12 agosto il tribunale fallimentare di Roma ha dichiarato lo stato di insolvenza certificando la «grave e irreversibile crisi finanziaria». I debiti, nella pancia del gruppo, sono parecchi: i dati resi noti dai giudici romani mostrano un debito di 646,6 milioni di euro, diviso tra Fintecna (leggi ministero del Tesoro), banche e qualche centinaio di fornitori. Piccole e grandi aziende, alcune preoccupate all'idea di non poter incassare il frutto di lavori già realizzati, altre spaventate dalla



possibilità di veder affondare definitivamente un cliente storico. Ci sono per esempio gli ormeggiatori di Napoli, i rimorchiatori di Bari, i piloti delle capitanerie di porto di mezza Italia, le aziende che portano acqua e cibo sui traghetti, quelle che ci mettono il carburante. Proprio come la Kuwait Petroleum Italia, conosciuta per il logo Q8. La società fa sapere che sta «per ora» continuando a rifornire Tirrenia, anche se «le fatture relative agli ultimi rifornimenti non sono state onorate e questa situazione crea grande preoccupazione». Nonostante le rassicurazioni della compagnia, la stagione più rovente per i trasporti delle vacanze potrebbe tradursi in un inferno?

Secondo quanto risulta a "L'Espresso" dai dati finanziari contenuti nella data room del gruppo Tirrenia, a maggio di quest'anno, i debiti verso i fornitori ammontavano a 36,9 milioni di euro. Ma la fetta più grande riguarda le banche, con finanziamenti totali per 463 milioni. Di questi, sempre a maggio, la metà era in carico ai tre maggiori gruppi bancari italiani: Mps, Intesa San Paolo e Unicredit. In cima alla classifica dei finanziatori dei traghetti di stato c'era il Monte dei Paschi di Siena, con prestiti per oltre 90 milioni, che oggi la banca assicura di aver ridotto a 55. Alla lista si aggiungono due banche france-



Le falle nei conti

L'esposizione del gruppo Tirrenia verso banche, aziende e fornitori. La liquidità è di 12 mila euro

La situazione debitoria del gruppo Tirrenia a maggio 2010

MILIONI DI EURO

A breve con le banche	254,458
A medio/lungo con le banche	208,874
Con ex controllate	29,714
Con Fintecna	97,202
Con i fornitori	36,976

I debiti di Tirrenia e Siremar verso i principali gruppi bancari

ISTITUTO	DEBITI A BREVE	DEBITI A MEDIO/LUNGO
Mps	62,550	28,258
Bnl	44,000	-
Intesa	42,200	46,265
Unicredit	28,734	23,562
Credit Agricole-Calyon		86,352

Fonte: data room gruppo Tirrenia

si: la Bnp Paribas, che controlla Bnl, e Credit Agricole, che attraverso Calyon, la divisione investment banking, è il primo finanziatore di Tirrenia con un prestito a medio termine di oltre 86 milioni. Tutte queste cifre sono ora sul tavolo del commissario straordinario Giancarlo D'Andrea, ex Iri, ex Alitalia, uomo di fiducia del ministero del Tesoro. A lui il compito di studiare un piano di riassetto per una società che ha in cassa la misera somma di 12 mila euro. D'Andrea, come previsto dalla legge Marzano, ha sei mesi di tempo per elaborare un piano di dismissione dell'azienda e raccogliere le eventuali



Da sinistra: Salvatore Lauro; un traghetto della Tirrenia a Civitavecchia; la biglietteria del porto laziale. In basso: Franco Pecorini

offerte d'acquisto. Le possibilità non sono molte. O lo spezzatino, cioè la dismissione pezzo per pezzo di Tirrenia (che il ministro dei Trasporti **Altero Matteoli** promette non si verificherà), oppure la privatizzazione. Per quest'ultimo caso le offerte non mancano. In gioco, almeno ufficialmente, c'è ancora la Mediterranea Holding, società controllata dalla Regione Sicilia e partecipata da diversi investitori privati come Salvatore Lauro, che si sono sempre detti interessati all'intero gruppo Tirrenia, Siremar compresa. Chi invece vorrebbe essere della partita, ma senza acquistare la controllata siciliana, è Vincenzo Onorato, patron di Moby Lines.

Di certo ora i compratori non dovranno più farsi carico dei debiti. Come già avvenuto per Alitalia, il commissario straordinario potrebbe decidere di dividere il gruppo in due parti: una bad company da far fallire, una good company da vendere al miglior offerente. Oppure potrebbe vendere a trattativa privata, pezzo per pezzo, i beni della compagnia. Lasciando che i creditori si mettano pazientemente in fila, per riavere i loro soldi. Ma solo una parte. ■