

Amministratore unico per Tirrenia e Siremar

Amministratore unico con ampi poteri per Tirrenia e Siremar, società in fase di privatizzazione. È Giancarlo D'Andrea, per il quale il ministro dell'Economia Giulio Tremonti ha firmato ieri il decreto di nomina. > pagina 26

Privatizzazioni. Arriva D'Andrea, a Tirrenia finisce l'era di Pecorini **Pag. 26**

Privatizzazioni. Nominato il nuovo amministratore unico - Finisce dopo 26 anni l'era di Pecorini

Tirrenia, arriva D'Andrea

I conti di Siremar: senza aiuti pubblici perde 60 milioni l'anno

PILLOLA INDIGESTA?

La Regione Sicilia ha rifiutato di rilevare (gratis) la società che ora pesa sulla gara: sopravvivenza garantita solo grazie agli aiuti pubblici

LA RAPPRESENTANZA

Sindacati preoccupati per le difficoltà crescenti incontrate nell'operazione Fit-Cisl chiede di evitare lo smembramento

**Raoul de Forcade
Fabio Pavesi**

Via libera all'amministratore unico, con «i più ampi poteri di amministrazione ordinaria e straordinaria» (recita il dl 103 del 6 luglio 2010), di Tirrenia e Siremar. Il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, di concerto con quello dei Trasporti, Altero Matteoli, ha firmato ieri il decreto di nomina. Commissario (di fatto) delle due società pubbliche in corso di privatizzazione sarà, come anticipato ieri dal Sole 24 Ore, Giancarlo D'Andrea. È finita, dunque, l'era di Franco Pecorini, il manager pubblico che ha retto le sorti della compagnia statale per 26 anni. E si sciolgono anche i cda di Tirrenia e Siremar.

D'Andrea ha una lunga storia all'interno del gruppo Iri; un percorso che passa attraverso Italstat, dove, negli anni '80, era uno dei fedelissimi del direttore generale Sergio Badò, e prosegue in Bonifica, per arrivare alla direzione generale di Fintecna, alla presidenza di Alita-

lia Servizi e, in ultimo, a Fintecna per l'Abruzzo. Ieri, inoltre, la commissione lavori pubblici del Senato, presieduta da Luigi Grillo, ha ascoltato sia il viceministro dell'Economia Giuseppe Vegas, che i sindacati. «Il Governo - ha detto Grillo - non è certo che con la società Mediterranea holding (unico concorrente in gara per Tirrenia, ndr) si possa concludere un accordo. Sarebbe grave se non si arrivasse alla privatizzazione: si andrebbe allo smembramento». E mentre la Fit-Cisl sottolinea che «va assolutamente evitata la polverizzazione della vendita per linee di Tirrenia» e la Filt-Cgil chiede un confronto col Governo, Uiltrasporti rimanda a un accordo firmato al ministero dei Trasporti il 30 aprile 2010, in cui si dice che il Governo si impegna ad «assicurare la tutela complessiva dei livelli occupazionali» di Tirrenia.

Ma le difficoltà crescenti hanno un nome: si chiama Siremar ed è la "pillola avvelenata", come l'hanno definita fonti vicine alla trattativa che Il Sole 24 Ore ha contattato, e che ha reso la privatizzazione di Tirrenia una sorta di farsa. Sedici concorrenti: tra grandi armatori privati, il fondo di Vito Gamberale e un drappello di fondi di private equity. Tutti sfilatisi uno ad uno dalla competizione. In pista è rimasta la cordata parapubblica con la Regione Sicilia socio di maggioranza relativa con il 36% del capitale. Ma perché il fuggi-fuggi? Il nodo è proprio Siremar, la compagnia siciliana controllata da Tirrenia.

L'unica a non essere stata ac-

quisita (gratis si badi bene) dalla Regione di competenza. Sia Caremar, sia Saremar, sia Toremar, le altre partecipate locali sono finite alle amministrazioni di Campania, Lazio, Toscana e Sardegna. Siremar è stata rifiutata dalla Regione Sicilia. Che, paradosso della storia, ha poi lanciata la sua profferta sull'intero gruppo. Siremar è il vero bubbone dolente dell'universo Tirrenia, già malconcio di suo, ma non ai livelli della società isolana. Siremar è un colabrodo da anni. Prende sovvenzioni pubbliche per oltre il 70% dei suoi ricavi.

Dalla vendita dei biglietti Siremar raccoglie poco più di una ventina di milioni. Il resto, ad arrivare a un fatturato che viaggia sui 100 milioni ogni anno, sono soldi versati dai contribuenti. Già i soli stipendi ai 500 marittimi superano i ricavi e senza l'iniezione di denaro pubblico, Siremar sarebbe già fallita da tempo. Un conto economico che, tolto l'aiutino dei contributi statali, vedrebbe perdite nell'ordine dei 60 milioni ogni anno. Moltiplicateli per gli ultimi 5 anni e avrete il conto salato della compagnia marittima più disastrosa d'Italia. Trecento milioni di buco di bilancio. Milioni che superano i 500 se cumulati negli ultimi dieci anni.

Ma cosa spinge allora Mediterranea Holding di Navigazione a tentare il colpaccio? Le convenzioni pubbliche che fino all'altro ieri potevano assicurare tra Tirrenia e Siremar un incasso superiore al miliardo. Più che la navigazione a Mediterraneo sembra interessare questa montagna di denaro. Fa niente

se la società ha un capitale sociale di 120 mila euro e ha appena lanciato un aumento di capitale per 10 milioni, ma si dovrà sobbarcare un debito per 520 milioni. Può stare in piedi una società con questo squilibrio patrimoniale? Nel mondo normale. Così come è assai curioso che la società capofila dell'azionista Regione Sicilia, sia il vivaio Paulsen, segnalato dal Cerved con un grado elevato nella rilevanza dei fenomeni di insolubilità. Per l'alba di una svolta nel disastro Tirrenia, le premesse non sembrano incoraggianti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

