

Una flotta che galleggia sui debiti

Retrosce

FABIO POZZO
ROMA

La Tirrenia e i rapporti con le banche

Per la Corte dei Conti alla fine del 2007 la flotta della Tirrenia valeva quasi novecento milioni, trecento in meno secondo la valutazione più recente di un istituto di credito svizzero. La flotta risultava ipotecata a garanzia dei debiti della società con le banche, a medio e a lungo termine, voce quest'ultima che sfiorava la metà del valore delle unità navali, per un passivo di oltre ot-

to cento milioni.

I magistrati contabili, nella consueta relazione di controllo sulla gestione finanziaria della compagnia di Stato, facevano anche le pulci alle navi «timonate» dall'amministratore delegato Franco Pecorini. Ventisei imbarcazioni escludendo quelle delle controllate regionali ma contando le unità veloci Aries, Taurus, Scorpio, Capricorn e Scatto. Quest'ultima risulta in disarmo dal 2002. E gli altri traghetti superveloci sono praticamente «pezzi» da banchina, nonostante siano pesati sulle tasche dei contribuenti per 120 miliardi di lire l'uno: costano meno a stare fermi che a navigare, bevendosi tonnellate di gasolio.

Una flotta relativamente moderna. C'è la «Diomedea» che a fine 2007 ave-

va 32 anni ed era l'unità più vecchia della compagnia, e che oggi - dunque a 34 anni - risulterebbe in servizio tra le coste pugliesi e le Tremiti. E ci sono la «Nuraghes» e la «Sharden», entrate in linea con la Sardegna rispettivamente nel luglio 2004 e nel marzo 2005. Appartengono alla stessa serie delle precedenti «Bithia», «Janas» e «Athara» ma hanno un garage più vasto, in grado di trasportare tremila passeggeri e più di mille auto.

In mezzo ci sono tutte le altre. Fra i traghetti misti si va dalla «Domiziana» che ha trent'anni alla «Flaminia» che ne ha due in più, entrambe sulla rotta per l'Albania e sottoposte a lavori di ammodernamento. Fino alla stessa «Florio», classe 1999, la nave che ieri è incorsa nell'incendio, e alla «Rubattino», varata otto anni fa.

Spesso sono traghetti che nascondono i segni degli anni: l'«Aurelia» e la «Clodio», ventinovenni, sono state rinnovate

nel 2003; la «Nomentana», coetanea, è tornata dal make up un anno dopo. Fra i traghetti che trasportano solo merci l'età media oscilla tra i quattordici e diciassette anni.

I piani industriali succeduti fino a oggi hanno visto la Tirrenia rimodernare la flotta, cedere le unità più vecchie o girarle alle controllate regionali. Su quest'ultime linee è stata di recente allungata la durata di vita utile dei mezzi nautici da venti a trent'anni per le navi, e da quindici a venti anni per gli aliscafi. Contestualmente, e progressivamente, è stato ridotto il numero dei collegamenti.

Dunque non si può parlare di vecchissime signore del mare. «L'età di una nave, però, c'entra fino a un certo punto - spiega Marco Montarolo della Cgil-Filt marittimi di Genova - l'importante è garantire il buon funzionamento con la manutenzione».

Nel mirino della sfortuna

Cinque anni fa un rogo analogo

Il «Vincenzo Florio» aveva già avuto un incendio a bordo nella notte del 18 dicembre 2004. Le fiamme si sprigionarono da un motore e furono domate dall'impianto anticendio. Il garage venne invaso dal fumo. I soccorsi furono complicati dal mare forza otto e dal fatto che i motori erano stati spenti. Il traghetto si inclinò sul fianco sinistro di dodici gradi. In quelle condizioni arrivò in porto, coi passeggeri incolumi ma terrorizzati.

L'ETÀ AVANZA

Il «Florio» ha 10 anni ma le altre viaggiano sulla trentina

LIFTING CONTINUI

I gioielli sono fermi: i cinque navi veloci consumano troppo

