

Tirrenia, privatizzazione a rischio: ora lo dice anche la Corte dei Conti. Mediterranea Holding, sola “pretendente” su sedici rimasta in corsa, rischia di non vincere la gara.

ROMA Il percorso di privatizzazione di Tirrenia e Siremar è «difficile» e con profili di «incertezza e problematicità». Ora lo dice anche la Corte dei Conti nella Relazione in cui illustra il controllo eseguito sulla gestione finanziaria della compagnia nell'esercizio 2009. La situazione del resto è nota. Mediterranea Holding, ultima di sedici iniziali pretendenti rimasta in corsa, rischia di non aggiudicarsi la gara per Tirrenia e la sua controllata siciliana. E i sindacati sono sul piede di guerra, e accusano il governo di aver gestito con superficialità, sin qui, la faccenda, e lo invita, per bocca del segretario generale della Uiltrasporti, Giuseppe Caronia, a «prendere atto che la gara è fallita». Obiettivo della Uil è l'azzeramento e la riapertura attraverso un nuovo bando «con gare separate per ogni singola società».

La Corte dei Conti intanto rileva a sua volta che il percorso «tutt'ora in atto, finalizzato alla privatizzazione di Tirrenia e Siremar... non è esente da difficoltà da ricondurre anche a una risposta debole dei soggetti potenzialmente interessati all'acquisto del gruppo. Allo stato, infatti, rimane in gara un unico gruppo imprenditoriale, la cui quota di maggior rilievo (37%) è detenuta da un soggetto pubblico». In questo contesto in cui per la Corte «non mancano profili di incertezza e problematicità», sono sopravvenute anche le disposizioni contenute nel decreto legge del 6 luglio scorso contenenti anche misure di carattere straordinario in tema di responsabilità dell'amministratore unico, su cui la Corte «esprime riserve».

Di rimando ai rilievi della Corte, l'Ugl chiede al governo «un incontro urgente entro il 26 luglio, ultima data disponibile per conoscere l'effettiva validità dell'operazione di privatizzazione di Tirrenia», anche alla luce dei rilievi della Corte. Il segretario nazionale dell'Ugl Mare, Pasquale Mennella, auspica che «Mediterranea Holding mantenga inalterata la propria posizione sull'acquisizione di Tirrenia e Siremar e presenti un piano industriale orientato al pieno mantenimento occupazionale, attraverso strumenti come la riconversione professionale e incentivi volontari all'esodo per chi ha raggiunto i requisiti pensionabili, e che preveda la separazione gestionale dopo lo start up delle due distinte compagnie».

Ma ai sindacati replica Mediterranea Holding: «Appare del tutto fuor di luogo la presa di posizione di Uil Trasporti che ad ogni fase del procedimento per la privatizzazione di Tirrenia, ha unilateralmente volta per volta, dichiarato il fallimento dell'operazione. In realtà il procedimento è stato rispettoso delle norme e finora registra la presenza di un soggetto che ha tutte le carte in regola per partecipare ed aggiudicarsi l'esito della gara».

I dati 2009 relativi alla gestione di Tirrenia analizzati dalla magistratura contabile mostrano intanto come il valore iscritto in bilancio della flotta, costituita da 25 unità, cinque delle quali destinate alla vendita, risulta stimabile, nel complesso, in 824 milioni. E sebbene in calo rispetto al precedente esercizio, resta decisamente consistente l'esposizione di Tirrenia: i debiti della società, in prevalenza verso il sistema bancario, sono di 657 milioni (802 nel 2008), a fronte di partite creditorie per 103.

Sulla posizione (determinante per l'esito della privatizzazione) dell'Ue interviene intanto il l'eurodeputato del Pdl Erminia Mazzoni, presidente della commissione petizioni del Parlamento europeo. Per Mazzoni «è evidente che la Commissione non ha ancora espresso un parere sull'offerta della Mediterranea holding, ma che sta seguendo da vicino tutte le tappe». A Bruxelles, secondo l'europarlamentare Pdl, spetta il ruolo di «garante».