

## **Tirrenia domani in tribunale a Roma. Dubbi sulla competenza territoriale**

La crisi dei traghetti di Stato. Deciderà il presidente della sezione fallimentare Monsurrò. Nodo da sciogliere: la società ha sede legale e operativa a Napoli

ROMA - Fissata per domattina alle ore 10 l'udienza davanti al tribunale fallimentare di Roma per la dichiarazione dello stato di insolvenza di Tirrenia, la società di Fintecna in amministrazione straordinaria a seguito del fallimento della privatizzazione. Ma spunta il rischio sulla competenza dei giudici della capitale a esaminare il caso della procedura straordinaria dei traghetti di stato. La causa è stata assegnata al presidente della sezione fallimentare **Ciro Monsurrò**, giudice delegato dovrebbe essere **Fabrizio Di Marzio**, ma in ambienti finanziari, secondo quanto risulta a *Il Messaggero*, si nutrono dubbi sulla competenza territoriale, cioè sulla potestà dei giudici romani ad avere giurisdizione in base al ricorso depositato dal professor **Andrea Zoppini**, docente di diritto privato a Roma tre e legale del commissario straordinario **Giancarlo D'Andrea** insediato in questo ruolo da un decreto del Presidente del Consiglio dopo che il governo l'aveva nominato amministratore unico. I dubbi serpeggiano perchè Tirrenia ha sede legale e base operativa a Napoli. A Roma c'è una sede secondaria e ha il quartier generale invece la controllante Fintecna. Al caso-Tirrenia si applicano le norme della legge Marzano (n. 39 del 2004) emendata nell'agosto 2008 col provvedimento n. 166 per il salvataggio Alitalia che rimodella la disciplina originaria: all'art 2.2 si definiscono le imprese assoggettabili a questo provvedimento e tra i requisiti essenziali per l'accesso c'è l'esercizio di servizi pubblici essenziali, come appunto il trasporto di passeggeri per le isole (Sicilia e Sardegna). Inoltre la Marzano può essere applicata ad imprese che hanno più di 1.000 dipendenti (Tirrenia e Siremar ne hanno oltre 2.000) e un monte debiti superiore a 500 milioni (i traghetti di stato hanno 476 milioni verso le banche, 100 verso la controllante Fintecna e 30 milioni nei confronti delle compagnie di trasporto regionali Caremar, Toremar, Faremar). Titolati a sollevare l'incompetenza territoriale sono il pm, i creditori, quindi le banche, Fintecna e i dipendenti. La procedura prescrive che il tribunale dichiara l'insolvenza con una sentenza in camera di consiglio e il commissario straordinario ha 180 giorni di tempo (sei mesi) per mettere giù una relazione sulle cause dell'insolvenza e proporre le vie d'uscita dalla crisi. Come la vendita in blocco o a pezzi mediante spezzatino. Naturalmente dovrà chiedere al ministero dei trasporti una estensione del servizio di concessione in scadenza a fine settembre in modo da continuare ad assicurare l'attività, quindi i posti di lavoro ma anche tenere in vita il gruppo e traghettarlo - è il caso di dirlo - verso i nuovi padrone. Moby Lines si è fatta avanti solo per Tirrenia non per Sidemar, ma forse ancora più determinati sono gli azionisti pubblici e privati radunati in Mediterranea holding che il 4 agosto hanno chiesto prima una proroga e poi si sono rifiutati di firmare il contratto definitivo in quanto la cordata non voleva farsi carico del rischio che le banche non accettassero il cambio del controllo. Infatti qualora gli istituti non avessero aderito al progetto degli acquirenti la cordata avrebbe dovuto indennizzare il venditore col bid bond, cioè la fidejussione di 10 milioni rilasciata da una finanziaria di Napoli. Ieri intanto, **Giancarlo D'Andrea** ha incontrato a Palermo i vertici della Siremar ed è emerso che Fintecna lo ha nominato amministratore unico