

Il debito pro capite dei dipendenti è il triplo rispetto a quello di Alitalia. Così si teme un taglio netto al personale

Berlusconi disse: non può essere il solito uomo a governare Tirrenia. Ma gli rinnovò il contratto

MARCO BUCCIANTINI

ROMA
mbucciantini@unita.it



Cristina sentì prudere il braccio e si svegliò di colpo in quel mattino precoce, una notte breve e di fortuna sulla poltrona di prima classe della Bithia, la nave della Tirrenia sulla rotta Genova-Olbia. Era ricoperta di zecche. «La signora non sa che la zecca più grande è proprio la società padrona del traghetto». Il fatto di cronaca è di otto mesi fa. Il commento che acutamente colse il contrappasso fu lasciato dall'utente di un blog che osteggia il monopolio dei mari. La Tirrenia, la sanguisuga. Ha prosciugato per anni le casse dello Stato e adesso che la pacchia - forse - è finita, e bisogna abbellirsi per presentarsi sul mercato, vuole il sangue dei lavoratori.

La nave non va Ha imbarcato i vizi dell'Italia assistita, politicizzata, lottizzata. Faceva acqua truccava il mercato, asserviva i potenti anziché i cittadini (fu inventato lo scalo di Arbatax, in Sardegna, per traghettare un ministro). Qualcuno poi paga: «Se si sottraggono al fatturato gli aiuti concessi dallo Stato per la continuità territoriale con le isole e le

plusvalenze, i conti del 2007 del gruppo sarebbero in perdita per 206 milioni di euro», scrisse Sergio Rizzo, coautore con Gian Antonio Stella dei libri inchiesta sugli sprechi del Paese. E si arrivava ad un conto piuttosto chiaro, che rischia di governare le prossime strategie del gruppo: la Tirrenia ha 2.836 dipendenti, per ognuno di loro la compagnia accumula 73 mila euro di debito. Rapporto tre volte maggiore rispetto all'emblematico caso Alitalia, dove, per competere sul mercato, sono stati sacrificati 8 mila dipendenti (su 24 mila). Difficile fare proporzioni che non siano dozzinali, il mercato dei mari non è così micidiale quanto quello delle rotte aeree. Ma i sindacati hanno capito l'andazzo, lo sciopero in tutti i porti dei lavoratori del gruppo fra mercoledì e giovedì ha avuto «un'adesione praticamente totale» secondo la Filt Cgil, «garantendo solo e pienamente i collegamenti assicurati per legge».

La Tirrenia dovrà essere privatizzata, questo l'annuncio autunnale del governo, che lasciò le parole decantare. Come? Quando? Chi guiderà quest'epocale cambiamento? Che ruolo avranno le Regioni interessate dalle tratte della flotta della compagnia?

L'annuncio rimase appeso, così si è proseguito a tentoni, fra diffidenze, fregature. «Non è possibile che chi ha governato per decenni Tirrenia, ne gestisca ora la trasformazione», disse Berlusconi del pre-

sidentissimo Franco Pecorini, al comando dal 1984, il giapponese, l'ultimo boiardo di Stato. Quello, disse. E Tremonti - con l'assenso del ministro dei trasporti Altero Matteoli - si preoccupò di rinnovare la carica per altri tre anni.

Il giapponese Come spesso capita, è stata l'Europa a spronare l'Italia. La liberalizzazione del cabotaggio ci è stata in sostanza imposta dall'Unione, e bisogna mettersi in regola entro il 2012. Così, con il decreto anticrisi di gennaio il governo si è portato avanti con il lavoro, evitando però di aprire quei tavoli di trattativa che avrebbero dovuto seguire quanto annunciato. Tutto avviene in modo oscuro, trasverso: è anno di elezioni e il governo Berlusconi si vuole evitare lo stillicidio di una nuova vicenda Alitalia. Quel decreto, comunque, finanzia la privatizzazione con 65 milioni di euro l'anno per il 2009-10-11. Su questo strada della riconversione ci sono però ostacoli che la Corte dei Conti ha impietosamente messo in rilievo, nella relazione sulla gestione finanziaria della società nell'ultimo quinquennio. «L'enorme esposizione debitoria, prevalentemente verso gli istituti di credito, oltre a generare notevoli interessi passivi, dimostra scarsa potenzialità dell'impresa a creare risorse finanziarie per garantire nel tempo l'equilibrio di bilancio». Questo è un epitaffio. Questo è il carrozzone che dovrebbe misurarsi con la concorrenza ad armi pari.

L'analisi della Corte si addentrava nella stiva di questa società: personale in calo, flotta ridotta di 16 unità nel periodo, «con undici navi che hanno un'età che va dai 13 ai 32 anni» e «buona parte della flotta gravata da ipoteca a favore di banche». Passeggeri disamorati (-5% ogni anno), collegamenti abbandonati. L'unica cosa che è aumentata è il compenso dei consiglieri di amministrazione, più che triplicato. Una «gestione negativa sia sotto il profilo economico che patrimoniale», e perfino il palazzo Caravita di Sicignano, sede del gruppo, risultava ipotecato. Questa la gestione del giapponese, al quale è stato rinnovato l'incarico, ma non è una colpa di Berlusconi, non solo sua, questa no: è solo il 18esimo governo che gli rinnova la fiducia. Come i suoi vecchi scafi, galleggia.

La nuova bad company Le ritrosie del governo sono opportunistiche, in questa continua vigilia elettorale. Nicola Coccia, presidente di Confindustria, la confindustria degli armatori, va diretto al punto: «Lo Stato si faccia carico dei debiti di Tirrenia, attraverso una bad company che sarà successivamente privatizzata. Così com'è la compagnia non può stare sul mercato, va "ripulita"». Ma il governo non si espone sul «come fare» per paura di aprire contenziosi. Con i lavoratori, che già sciopevano. Con le Regioni, protagoniste della vicenda. Il

più indefesso oppositore del monopolio è Renato Soru, presidente uscente e ricandidato alla guida della Sardegna, sgomento dalla conferma di Pecorini, «che tristezza», che vuole sorpassare da subito la concessione e già da quest'anno «avviare la gara sul modello della continuità territoriale aerea», che garantisce tariffe migliori ai residenti. I collegamenti fa la penisola e la Sardegna sono il «grosso» del fatturato della Tirrenia, ma quest'evidenza di mercato non si è mai tradotta in un vantaggio per l'isola, per l'immagine («sui traghetti non si vendono nemmeno i prodotti tipici») né per i cittadini, comunque intesi: «Solo il 5% degli equipaggi è sardo», accusano dai vari comitati contro la Tirrenia, e «nessuna relazione economica è avvenuta fra la compagnia e le aziende che gravitano attorno ai porti sardi». Nessun tornaconto per i residenti: i biglietti a minor costo sono quelli degli armatori privati. Certo, invece, il danno d'immagine di un servizio insufficiente, lento: ci vogliono 14 ore per andare da Cagliari a Civitavecchia. «Intanto potrebbero darci il controllo del traffico con le isole minori: lo Stato risparmierebbe 12 milioni, noi garantiremmo un servizio migliore», assicura Soru.

LA CORTE DEI CONTI

«Sarà una privatizzazione difficile, è un'azienda indebitata, con scarse potenzialità. Passeggeri e rotte in calo, la flotta è vecchia, e anche la sede della Tirrenia è ipotecata dalle banche».

Lo spacchettamento Dunque - oltre alla bad company - si dovrebbe procedere verso l'inevitabile spacchettamento della Tirrenia per le società controllate e regionali, che finirebbero ai territori dove insistono (Toremara per la Toscana, Siremar-Sicilia, Caremar-Campania, Saremar-Sardegna) con modalità da definire. È una partita delicata, che gli amministratori locali sono pronti a giocare, però dev'essere senza trucchi. «Dobbiamo poter gestire il transito marittimo nel quadro del trasporto regionale, ma non siamo armatori» fa Riccardo Conti, assessore regionale della Toscana. «Certo, se vogliono vendere la Tirrenia in blocco a un privato, allora cito Einaudi: meglio un monopolio pubblico che privato». Ma è un paradosso, «la compagnia va spacchettata, e anche le "controllate" vanno risanate, per poterle rendere appetibili e garantire i lavoratori. La Regione si preoccuperebbe di inserire nel bando di gara "clausole sociali" per i servizi minimi: alcune tratte sono ovviamente diseconomiche ma necessarie». ♦

IL GOVERNATORE L'estate scorsa Renato Soru, presidente della giunta regionale sarda, andò all'attacco e chiese al governo di privatizzare la Tirrenia. «Basta con il monopolio, blocca lo sviluppo dell'isola». È un tema della sua campagna elettorale per la rielezione a governatore



GLI SCIOPERI Nella grande incertezza che ha seguito l'annuncio della privatizzazione, i lavoratori temono per il posto di lavoro. Sono circa 2.800 i dipendenti della Tirrenia. Lo sciopero del gruppo è riuscito con il 100% delle adesioni, e manifestazioni in ogni porto italiano.

