

## Tirrenia: le cause di un fallimento annunciato

Andrea Giuricin

Lo sciopero di fine agosto è stato scongiurato, ma la situazione di Tirrenia, l'Alitalia dei mari,<sup>1</sup> rimane molto complicata.

Dopo aver portato i libri in tribunale e il fallimento dell'asta pubblica, le speranze di far ripartire la flotta con una gestione privata sono molto ridotte. Non è facile ora immaginare un futuro per l'azienda controllata da Fintecna e non è facile prevedere se davvero vi sarà uno spezzatino per separare i rami d'azienda relativamente "buoni" da quelli "cattivi".

L'asta per la vendita di Tirrenia pareva cominciata bene, dato che erano arrivate al Ministero ben sedici offerte di acquisto. Lentamente diversi operatori si tirarono indietro, anche a causa del conflitto sindacale presente nell'azienda e il colpo di grazia arrivò nel momento in cui vennero aperti i libri di Tirrenia agli offerenti. I dati di bilancio dell'operatore marittimo erano così difficili da leggere, che quasi tutte le offerte vennero ritirate. Ne rimase solo una, quella di Mediterraneo Holding. A capo di questa cordata tuttavia c'era la Regione Siciliana, che aveva oltre il 37 per cento delle azioni della nuova società. Il Governo garantiva sussidi pubblici per i prossimi anni con il mantenimento degli oneri pubblici per le rotte operate da Tirrenia. Nonostante questo assegno in bianco per centinaia di milioni di euro, neanche questa cordata riuscì a concludere il processo di acquisto.

Ad inizio agosto, nel pieno del periodo estivo, Tirrenia ha portato i libri in tribunale, senza che nessun compratore avesse fatto un'offerta.

Ma da dove deriva questa paura?

Il gruppo Tirrenia aveva già fatto uno scorporo nel 2009 delle filiali regionali, che mostravano dei conti economici molto problematici. I diversi Governi regionali avevano visto assegnarsi queste compagnie con un aggravio per le finanze pubbliche locali.

Nonostante questa "ripulitura" dell'azienda, la compagnia senza aiuti pubblici non poteva navigare nel mare della concorrenza.

Quali sono i punti di debolezza di Tirrenia?

*Andrea Giuricin è assistente presso l'Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.*

<sup>1</sup> Gianmaria Pica, "L'Alitalia dei mari. La lunga privatizzazione di Tirrenia", Istituto Bruno Leoni, *Focus*, no.163, 5 giugno 2010.

### Gestione pubblica

Lo Stato imprenditore non ha mai dato buoni risultati nella gestione di imprese, se non in settori monopolistici dove era possibile sfruttare posizioni di rendita.

Tirrenia, come Alitalia e Trenitalia, ha visto una gestione non privatistica per moltissimi anni, con la conseguenza che le inefficienze si sono sommate, fino a provocare un lento affondamento.

Ha visto alla guida dell'impresa lo stesso amministratore delegato per oltre un ventennio, al contrario di quanto è successo per Alitalia. I punti di differenze tuttavia terminano qui, purtroppo.

L'azienda non è mai stata brillante fronte ad una concorrenza di operatori privati che conquistavano lentamente quote di mercato con un'offerta migliore e con una gestione più efficiente.

Purtroppo per la "carretta di Stato" arrivò il 2009 e con esso la crisi globale che ebbe anche un effetto negativo sul trasporto marittimo.

Il valore della produzione scese di oltre 80 milioni di euro in un solo anno e se non vi fossero stati i sussidi pubblici il bilancio avrebbe registrato perdite per oltre 130 milioni di euro.

La seguente tabella riporta i principali dati del conto economico di Tirrenia e la controllata Siremar nel 2008 e 2009.

**TABELLA 1****Conto Economico Tirrenia+Siremar***(mln Euro)*

	2008	2009
Valore Produzione	491,4	408,4
MOL	106,2	82,9
Utile	14,9	11
Contributi Pubblici (CSP)	177	147
Utile-CSP	-162,1	-136

Il dato sorprendente è che sia nel 2008 che 2009 l'operatore marittimo di Stato abbia registrato un utile, per quanto modesto. Tale dato può essere sorprendente, ma si può facilmente notare che senza gli aiuti pubblici l'azienda avrebbe registrato perdite per centinaia di milioni di euro.

I sussidi pubblici sono dunque centrali per comprendere il perché Tirrenia non fosse capace di resistere alla concorrenza di altri operatori privati.

### Sussidi pubblici e deresponsabilizzazione

Per competere e rimanere in vita, Tirrenia necessitava di sussidi e questi venivano puntualmente concessi tramite una procedura che è stata utilizzata e, in parte, lo è ancora anche nel trasporto aereo. Gli oneri di pubblico servizio sono "aiuti" concessi dallo Stato per aiutare a sviluppare il traffico per le zone svantaggiate territorialmente.

Questi aiuti erano invece concessi a Tirrenia anche per delle tratte che potevano stare sul mercato e che venivano effettuate in concorrenza con operatori privati. La stessa Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato aveva segnalato questa problematica

il 13 Luglio del 2009 per le tratte nel Golfo di Napoli, effettuate da Caremar (società regionale di Tirrenia).

Gli oneri pubblici si trasformavano per magia in sussidi alla continuazione dell'operatività di Tirrenia, con grave danno per il funzionamento del mercato.

Nel corso dell'ultimo quinquennio il gruppo Tirrenia ha ricevuto oltre un miliardo di euro in contributi pubblici.

**TABELLA 2**

**Gruppo Tirrenia**  
(mln Euro)

Anno	Noli +CSP	Corrispettivi Servizio Pubblico (CSp)	% CSP/Tot
2005	628	217	34,6%
2006	635	208	32,8%
2007	595	181	30,4%
2008	634	240	37,9%
2009		206	
<b>Totale 5 Anni</b>		<b>1052</b>	

Da questi dati si comprende il perché nonostante la promessa di una continuazione dei corrispettivi per gli oneri pubblici nei prossimi anni, nessun operatore privato abbia trovato il coraggio di acquistare Tirrenia nel processo di vendita.

I corrispettivi per il servizio pubblico che nel corso degli anni si erano trasformati in sussidi avevano raggiunto quasi il 38 per cento del totale del fatturato dovuto ai noli e ai sussidi stessi.

Nei cinque anni precedenti alla bancarotta dell'operatore, lo Stato e gli Enti Locali avevano assegnato 1052 milioni di euro in sussidi.

Una cifra enorme per una compagnia che non si è mai nemmeno lontanamente avvicinata ad un miliardo di euro di fatturato annuale.

Una cifra enorme che non è servita a non portare i libri in tribunale.

La procedura di assegnazione delle tratte in servizio pubblico non è mai stata troppo trasparente ed è probabile che, se avesse vinto la cordata guidata dalla regione Siciliana, ci sarebbe stata una continuazione di questa procedura alquanto "oscura".

È probabile infatti la Tirrenia guidata da Mediterraneo Holding avrebbe beneficiato dei contributi pubblici, senza che le tratte fossero messe a gara al miglior offerente.

In questo caso vi sarebbe stato un potenziale spreco di denaro pubblico, poiché le rotte in OPS sarebbero state assegnate non all'azienda più efficiente, ma all'operatore storico di Stato. Cioè, la scelta sarebbe stata soggettiva e non oggettiva.

Perché nonostante un miliardo di euro di contributi pubblici l'operatore ha portato i libri in Tribunale? Quali sono le cause strutturali dell'inefficienza di Tirrenia?

### **Flotta vecchia**

Una delle principali ragioni di questa inefficienza è sicuramente dovuta ad una flotta troppo vecchia. In questo punto vi è una totale somiglianza con il caso Alitalia. La com-

pagnia aerea aveva una flotta degli aerei con un'età media superiore ai 12 anni, mentre le navi di Tirrenia avevano in media oltre 15 anni di utilizzo sui mari italiani.

La tabella seguente mostra la composizione della flotta di Tirrenia e Siremar a metà del 2010 e l'età media della stessa. In Italia, secondo i dati Confitarma, l'età della media della flotta nel 2008 era di circa 10 anni e dunque Tirrenia registra un'età media superiore del 50 per cento rispetto ai concorrenti.

**TABELLA 3**

**Flotta**

	Numero	Tonnellaggio	Età Media
Tirrenia	25	487988	15,1
Siremar	19	43677	14,1
Totale	44	531665	14,7

Quasi 15 anni di età media indicano una flotta molto vecchia. L'età è rilevante perché determina costi di gestione e di consumo di carburante molto elevati.

Alcune imbarcazioni, pur essendo state acquistate a fine anni '90, sono state comprate senza prestare attenzione ai costi di utilizzo. Sono stati infatti scelti modelli che consumavano più del doppio del carburante di normali traghetti con la conseguenza che un loro utilizzo avrebbe causato dei costi troppo elevati.

La soluzione di Tirrenia è stata quella di non utilizzare queste ultime imbarcazioni, poiché troppo costose<sup>2</sup>.

In questo caso è evidente l'errore del management che, nel momento di acquistare nuovi traghetti, non ha tenuto in considerazione la semplice variabile del costo del carburante.

Gli errori nella composizione della flotta sono una causa importante per capire l'inefficienza di Tirrenia.

Tuttavia vi è un altro fattore che ha provocato la bancarotta dell'operatore e anche questa volta vi è una paurosa similitudine con il caso Alitalia.

**Sindacati e politica conniventi nell'inefficienza**

L'errore dei sindacati è ormai chiaro a distanza di due anni dal fallimento di Alitalia. La non accettazione dell'offerta di AirFrance-KLM ha provocato circa 9 mila esuberi, contro i 2100 licenziamenti previsti nell'opzione franco-olandese.

Nella privatizzazione Alitalia i sindacati hanno voluto sempre fare la voce da padrone con la conseguenza che la compagnia ha portato i libri in tribunale.

Tirrenia ha visto una situazione sostanzialmente identica.

L'azienda non ha mai trovato il coraggio di ristrutturarsi per non "mandare" a casa una parte dei dipendenti. E la politica è stata connivente in questa scelta che si è rivelata fallimentare, e ancora oggi la salvaguardia dei livelli occupazionali è considerata un elemento necessario al passaggio di mano.

Ridurre di almeno il 25 per cento il costo del personale sarebbe stato necessario per cercare di rendere sostenibile la "nave di Stato".

<sup>2</sup> Il caso del Taurus è emblematico. Questo traghetto veloce, che può trasportare fino a 1800 passeggeri, ha prestato servizio solo 6 anni fino al 2004 poiché consumava troppo carburante.

Tagliare personale avrebbe però significato, per la politica, rinunciare a una fetta di consenso.

La tabella seguente mostra che Tirrenia aveva alle sue dipendenze oltre 2100 dipendenti dei quali la maggioranza era navigante.

TABELLA 4

Personale Tirrenia

	Indeterminato	Determinato	Totale
Navigante	1500	311	1811
Amministrativo			309

Il dato più preoccupante si può invece evincere dalla seguente tabella, dove vengono mostrati i costi del personale nel 2008 e nel 2009. Nel 2009 le società regionali sono passate dalla gestione di Fintecna ad una gestione diretta delle Regioni.

TABELLA 5

Costo Personale (mln Euro)

	Anno	
	2008	2009
Tirrenia	68,422	62,393
Società Regionali	24,223	23,791
Totale	92,645	86,184

Tirrenia, in profonda crisi, ha saputo ridurre dell'8 per cento i propri costi del personale, ma questo non è risultato sufficiente al salvataggio dell'impresa.

Le società regionali, pur in periodo di recessione economica e di contrazione del mercato, hanno lasciato sostanzialmente stabile il costo del personale.

Questo dato evidenzia come il passaggio da una gestione di Fintecna ad una gestione diretta delle regioni sia stata tragica. Queste società marittime peseranno sui bilanci delle Regioni, che difficilmente effettueranno le ristrutturazioni aziendali necessarie.

Anche in questo caso, lo Stato imprenditore si è rivelato ancora una volta inefficiente e di fronte all'apertura alla competizione ha agito come sempre.

In un primo tempo ha cercato di mantenere in vita artificialmente Tirrenia tramite dei sussidi. Nonostante tali sussidi – o, forse, proprio per causa loro – l'inefficienza dell'azienda è stata così grande che la crisi non ha avuto uno sbocco differente dalla bancarotta.

Il punto interrogativo più grande è sul futuro di Tirrenia. Alcune parti dell'azienda sono ancora sane, mentre altre non possono reggere in un mercato concorrenziale.

È molto probabile che si arrivi ad uno spezzatino, mentre è certo che gran parte dei debiti dell'impresa saranno pagati (come al solito) dai contribuenti italiani.

Se mai verrà fatta la *good company* di Tirrenia, questa dovrà essere messa all'asta e non dovranno essere commessi gli stessi errori del caso Alitalia.

Sarebbe molto meglio agire in tre fasi:

- a. Mettere in liquidazione l'azienda
- b. Le rotte profittevoli, che non hanno bisogno di sussidi, non dovrebbero essere più sussidiate dovrebbero essere lasciate al mercato.
- c. Le tratte non profittevoli, che necessitano di oneri di servizio pubblico, dovrebbero essere messe all'asta in modo da minimizzare l'esborso da parte dello Stato.

Lo Stato imprenditore, così come gli imprenditori di Stato, sono due soluzioni molto lontane dal mercato che provocano perdite sicure per i contribuenti italiani.



## IBL Focus

### *CHI SIAMO*

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

### *COSA VOGLIAMO*

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.