

## Manifestazioni di interesse per Tirrenia SpA. Quadro sociale nebuloso e incerto.

Le organizzazioni sindacali hanno sottoscritto nel 2007 il piano industriale per il risanamento e sviluppo della compagnia di navigazione Tirrenia SpA di proprietà dello Stato.

Il Piano prevedeva la continuità aziendale sino al 2012 per consentire che il passaggio societario avvenisse solo dopo il risanamento e la capacità di competere basata su adeguati investimenti in navi linee e attrezzature logistiche.

Il governo non ha approvato il Piano ed ha imposto di privatizzare il 100% della compagnia di bandiera entro settembre 2010.

In definitiva non avremo né risanamento né sviluppo ma la semplice (s)vendita ad un soggetto privato.

L'accordo sindacale del Piano industriale per favorire il risanamento conteneva uno scambio: le organizzazioni sindacali consentivano recuperi di produttività tramite nuovi turni (ruoli) del personale navigante, diversa organizzazione del lavoro (periodi d'imbarco) e nuovi parametri retributivi dei lavoratori naviganti in cambio dello sviluppo.

**La FILT CGIL nazionale ha deciso la disdetta di questi accordi, che sarà formalizzata nei prossimi giorni, per *inadempienza contrattuale* di Tirrenia SpA in quanto saltato il Piano industriale, che è stato gettato alle ortiche dal Governo, sono venute meno le condizioni generali e particolari dello scambio.**

Lo scenario è rapidamente cambiato nel 2009 perché si è attivata la procedura per la cessione delle società regionali che effettuano collegamenti tra il continente e isole maggiori con le isole minori: Sardegna e arcipelago del Sulcis e della Maddalena (Saremar); Elba e arcipelago toscano (Toremar); Isole del Golfo di Napoli e Pontine (Caremar).

Il completamento della dotazione organica di ogni nuova società, nata dalle ceneri delle ex regionali succitate, attraverso l'assunzione con passaggio del personale navigante diretto e immediato, è tuttora da definire. Inoltre si dovrebbe assistere ad un processo occupazionale chiaro e trasparente che eviti conflitti sociali tra i lavoratori imbarcati definendo con chiarezza numeri, qualifiche e nominativi del passaggio, il diritto di precedenza nelle assunzioni considerato il personale di Tirrenia in mobilità temporanea e il precariato che solo molto parzialmente è legato alla stagionalità dei servizi.

Nel frattempo il tempo stringe e si rischia il caos in assenza di regole predefinite.

Grave è che ad tutt'oggi né Tirrenia né il Ministero abbiano consegnato l'elenco numerico e nominativo del personale operante nelle varie tipologie di assunzione e comparti presso la capogruppo e le società regionali.

Se come è del tutto possibile e probabile l'acquisizione avviene ad opera di armatore concorrente sulle stesse linee di navigazione, è evidente che le sinergie operative ed industriali potrebbero essere ricercate anche attraverso una riduzione degli occupati.

**Per questo è importante che le clausole sociali a garanzie dei diritti di continuità occupazionale e dei trattamenti economici e normativi dei lavoratori siano predefiniti rispetto alla gara.**

Entro settembre 2010 il processo di privatizzazione si conclude con la (s)vendita di Tirrenia e Siremar (collegamenti continente con la Sicilia e isole). Questo processo è stato avviato dal Governo con la richiesta all'advisor ministeriale Unicredit di raccogliere e classificare delle manifestazioni di interesse di privati da formularsi entro il 19 febbraio 2010. Successivamente sarà bandita la gara vera e propria.

**Il sindacato ritiene che questa sia la fase, per rispettare l'interesse pubblico, in cui il Governo deve chiarire le precondizioni da inserire nel bando di gara:**

- **Presentazione dei soggetti proponenti l'acquisto in cui sia esplicitato l'impegno a rispettare le condizioni sociali di garantire l'occupazione e i trattamenti economici e normativi; il contratto di lavoro e gli accordi di secondo livello.**
- **Il piano industriale e finanziario per competere sulla quantità e qualità dello sviluppo indicando previsioni e obiettivi di linee e di fatturato.**
- **La situazione patrimoniale.**
- **Il piano di sviluppo del cabotaggio marittimo.**

In questa situazione merita una valutazione mirata la situazione della Divisione Adriatica con sede amministrativa a Venezia e linee di navigazione Ravenna/Catania; Bari/Durazzo; Termoli/isole Tremiti.

Il portafoglio attività navigante della compagnia Adriatica, incorporata per fusione nel 2004 è stato preso e svilito. Le navi in attività nel mare Adriatico sono passate da 18 a 5. L'occupazione è stata progressivamente ridotta. Attualmente si tratta di circa 270 lavoratori naviganti e 20 impiegati amministrativi. Le condizioni di lavoro e di reddito sono peggiorate in conseguenza della caduta libera di attività. Lo abbiamo ribadito più volte che le opportunità di sviluppo del cabotaggio marittimo nel mare Adriatico ci sono a condizione che si lavori per un concreto rilancio di questa attività sia per i passeggeri sia per le merci.

**Risulta indubbio che il giudizio della FILT sarà unicamente basato sulla qualità del piano industriale che consenta un efficace rilancio della attività in convenzione e di nuove linee fuori convenzione sia in mare Tirreno sia tra le due sponde dell'Adriatico e i porti del Mediterraneo.**

Una considerazione particolare merita la sede amministrativa di Venezia che sino ad oggi ha lavorato per un grande gruppo che comprendeva pure le regionali. Ci permettiamo di evidenziare che il patrimonio di professionalità maturate e messe a disposizione dal personale amministrativo della sede di Venezia nella attività commerciale, informatica, gestionale dei processi è un bene professionale prezioso che deve essere salvaguardato.

**Spetta ora al Governo e alla società cedente Tirrenia costruire le pre - condizioni perché il passaggio che continuiamo a ritenere sbagliato nei tempi (difficile vendere bene il patrimonio pubblico in tempi di crisi), affrettato (non si è operato per il risanamento del debito e lo sviluppo con l'esercizio di nuove navi e traffici); incauto e negligente (si cede l'intero patrimonio pubblico rinunciando persino al controllo in un settore strategico del trasporto) non si trasformi in una nuova debacle per i conti e l'interesse pubblico come la recente vicenda Alitalia.**

**Chiediamo al Governo un quadro di regole nella privatizzazione della compagnia che dia diritti e lavoro. In difetto non staremo né zitti né fermi.**

p. La segreteria regionale  
Il segretario generale  
Ilario Simonaggio

Mestre, 15 gennaio 2010.