



00184 ROMA  
Via Torino, 95

Tel. & Fax: 06/322.0446  
federmar.cisal@tiscali.it

Roma, 19 agosto 2010

Egr. Sig.  
Dott. Ezio MAURO  
Direttore responsabile de "La Repubblica"  
Via Cristoforo Colombo, 90

00147 ROMA

Egregio Direttore,

ho letto con attenzione l'inchiesta sulla Tirrenia pubblicata nell'edizione della scorsa domenica de "La Repubblica": sicuramente il risultato finale di qualsiasi articolo dipende dai punti di vista di chi lo scrive ma nella fattispecie, tenuto conto che l'analisi comprende un periodo di parecchi anni, forse una maggiore obiettività sulla materia trattata non sarebbe stata male anche perché, essendo fedele lettore del quotidiano che dirige, penso che quello della obiettività debba essere uno dei requisiti essenziali di un giornale nel riportare le notizie altrimenti corre il rischio di diventare come quelli della famiglia Berlusconi.

Ci sono per lo meno tre aspetti dell'inchiesta sui quali vale la pena di soffermarsi e che molto probabilmente sarebbero stati meno negativi di come sono stati riportati qualora fosse stata presa a riferimento la relazione della Corte dei Conti per il bilancio 2009 anziché quella per l'anno 2008.

Il primo riguarda l'ammontare dei contributi erogati dallo Stato in questi anni alle aziende del Gruppo: si tratta di erogazioni derivanti da precise convenzioni a suo tempo stipulate per garantire i cd. servizi dovuti durante l'intero arco dell'anno. Mentre l'armatore privato può ritirare in ogni momento la sua nave da una tratta che giudica non valida anche temporaneamente sotto il profilo della remunerazione, l'azienda pubblica deve continuare ad assicurare il servizio previsto dalla convenzione pure se non trasporta un solo passeggero e questo ha indubbiamente un costo. Inoltre, la funzione dell'azienda pubblica si estrinseca sul piano della moderazione tariffaria: non è un caso che le contestazioni più feroci di concorrenza sleale nei confronti della Tirrenia siano state avanzate dagli armatori privati operanti sulle medesime linee per essere costretti a contenere entro certi limiti i prezzi

dei loro biglietti di passaggio. La stessa Unione Europea riconosce agli Stati membri la necessità di garantire la continuità territoriale alle popolazioni insulari, ammettendo la possibilità che vengano imposti, dietro compenso, obblighi di servizio pubblico od istituiti contratti di servizio pubblico – a seconda delle situazioni della durata di sei od anche di dodici anni -, rispettando le norme applicabili in materia di appalti pubblici ed il principio della non discriminazione attraverso il lancio di appositi bandi di gara aperti in tutta la Comunità. Il Governo, sotto la spinta di dovere portare a compimento entro il prossimo settembre la privatizzazione dell'intero Gruppo, ha già fissato i termini economici di ogni singola convenzione (oltre a quelle per la Tirrenia e la Siremar pure quelle per la Caremar, Saremar e Toremar) con il chiaro intento di rendere appetibile la vendita delle società: ne consegue che un domani non saranno più aziende pubbliche ad incamerare le sovvenzioni ma aziende in mano ai privati. Ai fini del sistema cambierà qualcosa? Io direi di no perché saranno sempre soldi della collettività spesi per l'effettuazione di un servizio dovuto, come oggi. In secondo luogo c'è la questione delle navi ferme con motivazioni tecniche. Ma davvero si pensa che alla Tirrenia fossero talmente sproveduti sul piano tecnico da non capire che i tipi di motori installati su quelle navi cd. veloci sarebbero stati fonte di costi elevati per il loro consumo antieconomico del combustibile? Il fatto è che le aziende di navigazione pubbliche sono sempre state i terminali della ricerca, dei progetti e della sperimentazione dei cantieri pubblici. Ma la storia non insegna proprio nulla? Vent'anni prima della costruzione di queste navi, all'epoca della grande riconversione della flotta di Stato nella seconda metà degli anni '70, i cantieri dell'IRI hanno sbolognato alle aziende della Finmare, Finanziaria della stessa IRI, quasi un centinaio di navi di tutti i tipi, molte delle quali con apparati motore a turbina, cioè ad elevati consumi, in un periodo di crisi petrolifera e quindi di alto costo del petrolio, con progetti riadattati alle caratteristiche commerciali che sarebbero state necessarie per i traffici svolti, a costi di costruzione nettamente superiori a quelli praticati ai privati. Il risultato di questo perverso rapporto è stato che in questo modo i cantieri hanno sistemato i loro bilanci mentre quelli delle aziende di navigazione sono entrati in profonda crisi con la cessazione delle sovvenzioni quinquennali previste dalla relativa legge sul riassetto. Non a caso alcuni anni più tardi, nel 1986, nell'intento di interrompere questo distorsivo cordone ombelicale esistente tra società di navigazione e cantieri dell'IRI, il legislatore, nel predisporre e promulgare la legge n. 856 sull'ulteriore ristrutturazione della flotta pubblica, subordinava all'art. 2 la concessione delle sovvenzioni quinquennali alla verifica del prezzo di acquisto di ciascuna nave a livelli medi europei accertato da un'apposita commissione interministeriale. Oggi è cambiato qualcosa? Non si direbbe: l'armatore privato, vedi ad esempio un Grimaldi, porta le sue navi a fare le riparazioni e le manutenzioni nei cantieri della Croazia o fa costruire le navi in quelli della Corea e nessuno proferisce parola; l'azienda di navigazione pubblica, invece, deve ordinare queste operazioni ai cantieri

pubblici italiani altrimenti sul piano politico succede un mezzo casino tra interrogazioni parlamentari e prese di posizione dei vari partiti.

Per ultimo, Direttore, i riferimenti al personale che sembra vengano esposti quasi con una certa acredine dal momento che non viene spiegato se il differenziale del costo del lavoro che viene denunciato dipende dall'elevato peso dei contratti collettivi o dal numero dei dipendenti o dall'interconnessione di ambedue questi elementi. Deve sapere che una delle costanti ricorrenti nelle lamentele e delle manovre delle aziende pubbliche di navigazione per raddrizzare i conti sono sempre stati i costi del personale: un continuo taglia di qua, taglia di là, piangi miseria ma senza mai toccare i veri centri della dispersione delle risorse. Nel 1998, allorchè i cinesi di Evergreen hanno acquistato il Lloyd Triestino, privatizzato assieme all'Italia, uno dei primi provvedimenti adottati dall'azienda è stato quello di riprendere in modo massiccio le assunzioni del personale amministrativo (pressoché raddoppiato in pochi anni) e di quello navigante mentre, invece, nello stesso tempo rimetteva in discussione tutti i rapporti ed i vincoli con l'esterno ereditati dalla gestione Finmare. Oggi i contratti di lavoro dei dipendenti della Tirrenia, amministrativi e marittimi, sono simili a quelli della Confitarma, ossia dei privati, e lo stesso dicasi per la composizione degli equipaggi, dove, anzi, spesso le tabelle di esercizio delle navi dei privati annoverano un maggiore numero di unità. Quanto al rapporto tra periodo d'imbarco e periodo di riposo a terra non vi è nulla di regalato: esistono precise normative nazionali ed europee che stabiliscono i limiti dei periodi settimanali di lavoro e di riposo a bordo delle navi, normative alle quali i soliti lobbisti in Parlamento hanno apportato delle deroghe, molto gradite dagli armatori, che hanno consentito la stipula di accordi per cui il marittimo rimane a bordo sessanta giorni filati, con prestazioni lavorative giornaliere di quattordici (quattordici) ore scaglionate nella giornata su un arco di diciotto ore (rimangono quindi soltanto sei ore di riposo continuativo). Bisogna fare attenzione: non è il lavoratore che in modo autolesionistico sceglie questo tipo di orario ma è l'armatore che stabilisce questo tipo di servizio sulla base del personale che ha a bordo. Ingenuamente uno potrebbe chiedere: se questi sono i ritmi di lavoro, allora perché non aumentare il personale a bordo? E' un discorso che mi porterebbe troppo lontano ma che in chiusura desidero riprendere. Quattordici ore di lavoro al giorno, considerato che durante l'imbarco non esistono giornate di riposo, significano 180 ore (6 x 30) di lavoro straordinario al mese, vale a dire che il marittimo in un mese fa lo stesso monte ore di lavoro straordinario che il metalmeccanico a terra fa in un anno. Poiché ormai nemmeno nella Cina comunista si lavora più gratuitamente per il padrone, è evidente che in casi come quello descritto il lavoratore viene remunerato o con il corrispettivo del lavoro straordinario o con una parte delle ore liquidate come lavoro straordinario e la parte residua trasformata in riposo a terra dopo lo sbarco.

Mi accorgo, Direttore, di essere stato alquanto prolisso, ma il tema era allettante. Prima di chiudere, tuttavia, mi sentirei in vena di offrirLe io uno spunto per un'inchiesta de "La Repubblica" o de "L'Espresso": perché non indagare sui benefici economici introdotti a favore delle aziende dell'armamento privato dalle leggi istitutive del Registro Internazionale e della Tonnage-Tax e sui risvolti che questi e gli altri provvedimenti su questa materia voluti dai Ministri dei Trasporti della cd. Sinistra hanno avuto sull'occupazione dei marittimi italiani? Qui si che avrebbe delle sorprese, altro che quelle della Tirrenia!

Con stima.

Il Segretario Generale

(Alessandro Pico)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alessandro Pico'. The signature is fluid and cursive, with a large, prominent loop at the end of the last name.