

MODULARO
M.T.S. 88

MOD. 88

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali

DIREZIONE GENERALE DELLA TUTELA DELLE CONDIZIONI DI LAVORO - DIVISIONE VII
Via Formovo n. 8, cap. 00192, Roma - Fax 06.46834023

VERBALE DI MANCATO ACCORDO

Il giorno 23 novembre 2010, presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, alla presenza della Dott.ssa Piera Del Buono si è tenuto l'incontro per l'esame della situazione occupazionale della **TIRRENIA DI NAVIGAZIONE SPA IN A.S.** nell'ambito dell'esperimento della procedura di esame congiunto di cui al D.P.R. 218/00.

Sono presenti:

- Per la SOCIETÀ, Michele Ruggieri, assistito da Lorenzo Paolizzi di FEDARLINEA e da Tiziana Cozzolino, in qualità di consulente legale;
- Per la FEDERMAR CISAL, Alessandro Pico, Giovanni Brancaccio e Giovanni Sorrentino;
- Per la USCLAC UNCDIM, Vincenzo Vitiello e Antonino Nobile.

La presente riunione fa seguito al precedente incontro tenutosi presso questa sede ministeriale il 15 novembre u.s. e rinviato d'ufficio alla data odierna, termine ultimo di legge per l'esperimento della procedura di cui in epigrafe.

Dopo ampia discussione, preso atto dell'impossibilità per le Parti di addivenire ad un accordo, il Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali dichiara esperita e conclusa la procedura di esame congiunto di cui all'art. 2 D.P.R. 218/00.

Le Parti rilasciano dichiarazioni, che si allegano al presente verbale, divenendone parte integrante.

Letto, confermato e sottoscritto.

M. Ruggieri
L. Paolizzi
Tiziana Cozzolino

Alessandro Pico
Giovanni Brancaccio
Giovanni Sorrentino

Vincenzo Vitiello
Antonino Nobile

Piera Del Buono

Dichiarazione al Verbale di NON ACCORDO del
23-11-2010 Tra Tirrenia in A.S. e FEDERMAR/psd e
USCLAC UNCBIM presso il Ministero del Lavoro in Roma -

Le suddette O.S.S. oltre a rigettare totalmente la
richiesta aziendale di meno in CIGS. x 722 marittimi;

Ribadiscono sulla necessità di costituzione di un
Fondo Speciale per il sostegno al reddito dell'occupazione
e della riconversione e riqualificazione professionale del
personale del settore Trasporti marittimo sul come e
perché di questo fondo si allega al presente Verbale
un promemoria di Tre pagine

Ribadiscono inoltre che essendo stati coggiunti
tutti ^{gli obiettivi} i punti dei verbali del 26/8/2010 e 6/9/2010
con Ministro dei Trasporti - il commissario Tirrenia in A.S. -
e i rappresentanti di Minista dell'economia e del lavoro; infatti
Non ci sono le condizioni per un mutamento dei
livelli occupazionali e/o mutazioni di linee - conseguenziali
alle convenzioni e sovvenzioni -

Per tanto qualora esse venissero
dell'azienda ci sono liberi
da ogni carriera
ordine contro legge
Esso e sottorubato

Federmar/psd
[Signature]

USCLAC
[Signature]

UNCBIM
[Signature]

*Fedecmar per sol.**Alleyots*

Fondo speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione del personale del settore del trasporto marittimo



E' istituito presso l'IPSEMA, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, un fondo speciale per il sostegno del reddito, dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione professionale del personale del settore del trasporto marittimo, avente la finalità di favorire il mutamento ovvero il rinnovamento delle professionalità ovvero di realizzare politiche attive di sostegno del reddito e dell'occupazione.


I criteri e le modalità di gestione del fondo, le cui prestazioni sono erogate nei limiti delle risorse di cui al comma 3, sono definite dalle organizzazioni datoriali dell'armamento e della pesca con le organizzazioni nazionali di categoria comparativamente più rappresentative.

Il fondo speciale di cui al comma 1 è alimentato da un contributo di 20 milioni di euro derivante da una corrispondente riduzione del capitolo "Avanzi economici portato a nuovo" del bilancio consuntivo dell'IPSEMA al 31 dicembre 2009, nonché da un contributo sulle retribuzioni a carico dei datori di lavoro di tutto il settore del trasporto marittimo, che sarà convenuto dalle organizzazioni datoriali e sindacali di cui al comma precedente per garantire la piena operatività del fondo e la stabilità del sistema stesso.

All'art. 7, comma 1, del decreto legge 31 maggio 2010 n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010 n. 122, le parole "IPSEMA" sono soppresse.

L'IPSEMA deve adottare, entro il 31 dicembre 2010, misure idonee a garantire, con decorrenza immediata, risparmi di spesa complessivi non inferiori a Euro 650.000 annui.



FEDERMAN / PISA L 

Promemoria

Oggetto: IPSEMA



La legge 30 luglio 2010 n. 122 che ha convertito con modificazioni il decreto legge n. 78 del 31 maggio 2010, all'art. 7 prevede, fra l'altro, lo scioglimento dell'IPSEMA e la confluenza nell'INAIL.

Le motivazioni addotte sono di carattere economico (risparmio stimato nella relazione tecnica in Euro 636.433 annui) nonché organizzativo, e cioè di assicurare la piena integrazione delle funzioni assicurative.

L'adozione di uno strumento legislativo d'urgenza, in una materia così complessa, non ha evidentemente consentito i necessari approfondimenti, in quanto per le considerazioni sotto esposte, il provvedimento non realizzerà alcuno degli obiettivi previsti, provocando invece diseconomie.

Come messo ampiamente in evidenza da tutte le parti sociali del settore marittimo con l'avviso comune del 7 luglio 2010, al quale hanno fatto seguito la lettera 16 settembre 2010 delle organizzazioni datoriali e quella del 4 settembre 2010 delle organizzazioni sindacali, non sono stati valutati i seguenti aspetti:

- Realizzazione del polo unico della sicurezza (INAIL - IPSEMA - ISPESL)


E' del tutto ipotetica, data la totale diversità del lavoro marittimo e del luogo della prestazione (le navi) con differenti fonti normative (Convenzioni marittime internazionale, Codice della Navigazione, ecc.) e amministrative di riferimento (Ministero Infrastrutture e Trasporti, Capitanerie di Porto, SASN, ecc.).

Se poi andiamo ad analizzare le prestazioni effettuate dall'IPSEMA vediamo che quelle di carattere assistenziale (assistenza economica di malattia, maternità, ecc.)

- svolte in forza del D.L. 663/1979 - sono di gran lunga prevalenti rispetto a quelle assicurative. Tali prestazioni di carattere assistenziale rappresentano, secondo il consuntivo 2009, il 78,96% (Euro 170.140.495,61) dell'attività dell'IPSEMA, contro il 21,04% (45.326.633,79) dell'attività assicurativa.

In sostanza, la fusione tra IPSEMA e INAIL riguarderebbe solo un quinto delle attività svolte da questo Istituto, essendo gli altri quattro quinti attività assistenziali estranee alla missione INAIL. Peraltro, è indispensabile mantenere l'unitarietà delle prestazioni assicurative in quelle previdenziali, per non pregiudicare il livello di servizio al personale navigante.

Anche le attività antinfortunistiche svolte da IPSEMA e INAIL non sono omogenee, date le diverse fonti normative e caratteristiche. In materia di salute e sicurezza dei lavoratori a bordo delle navi mercantili e da pesca vige il Decreto



Legislativo 27 luglio 199 n. 271, che deve solo essere adeguato al Decreto legislativo 9 aprile 2008 n. 81.

- Aspetti economici

I risultati economici dell'IPSEMA sono sempre stati positivi. Il Bilancio dell'esercizio 2008 si è chiuso con un avanzo di Euro 5.216.637.

Il Bilancio consuntivo 2009 dovrebbe presentare un avanzo di circa 7 milioni di euro. Il totale degli avanzi d'esercizio supererà la cifra di 36.500.000,00.

Le riserve tecniche ammontano a Euro 229.423.162,00, capitalizzata al tasso del 2%, rispetto a quello del 2,5% utilizzato dall'INAIL.

L'adozione del tasso del 2,5% renderebbe disponibile una notevole plusvalenza.

Le organizzazioni datoriali hanno comunicato nella loro lettera del 16 settembre 2010 che sono in grado di presentare proposte sia di carattere organizzativo che di revisione delle prestazioni che consentirebbero risparmi superiori ai 10 milioni annui, quindi di gran lunga superiori ai 636.000 euro stimati nella relazione tecnica.

- Sistema di ammortizzatori sociali

Il settore marittimo è privo di un sistema di ammortizzatori sociali, carenza gravissima in un momento nel quale sono in atto pesanti processi di ristrutturazione di aziende pubbliche (privatizzazione Gruppo Tirrenia) e private.

Le caratteristiche del lavoro marittimo, dove la gran parte dei lavoratori non ha un rapporto di lavoro stabile, ma solo una convenzione di arruolamento a tempo determinato, rende difficile applicare gli interventi a sostegno del reddito (cassa integrazione guadagni) previsti per i lavoratori di terra.

Dovrebbe essere istituito, con urgenza, come proposto con lettera del 4 ottobre 2010 da tutte le Federazioni sindacali dei trasporti, un fondo analogo a quello costituito con Legge 291/2004 per il personale della navigazione aerea.

In tale fondo, da costituirsi presso l'IPSEMA, senza aggravio per la finanza pubblica, potrebbero confluire, per far fronte alla necessità iniziale, parte delle risorse derivanti dagli avanzi di gestione, salvo fissare poi un contributo a carico dei datori di lavoro che assicurino un equilibrio di gestione.

La norma da adottare per la costituzione di detto Fondo è riportata nel foglio allegato e ricalca quella riguardante il trasporto aereo.

All/1



Roma, ~~23/11/2010~~

23/11/2010

ALLEGATO AL VERBALE DI
 RINNOVATO ACCORDO
 del 23/11/10

I rappresentanti della Tirrenia di Navigazione S.p.A. in A.S., prendono atto del negativo parere espresso dalle OO.SS.; tuttavia, in considerazione della situazione di perdurante crisi economica e finanziaria della Società e del suo accertato e dichiarato stato di insolvenza, ritengono indifferibile, per le ragioni illustrate nella lettera della FEDARLINEA dell'8 novembre 2010, prot. dal n. 573 al n. 642/LP di avvio della presente procedura di consultazione sindacale, il ricorso al trattamento straordinario di integrazione salariale (C.I.G.S.), previsto dall'art. 7 sexies del D.L. 10 febbraio 2009, n. 5, convertito con modifiche dalla legge 9 aprile 2009 n. 33 e successivamente modificato dall'art. 19 - ter. comma 22, del D.L. 25 settembre 2009, n. 135, convertito con modifiche dalla legge 20 novembre 2009, n. 166.

In considerazione di quanto sopra e dell'impossibilità, in mancanza di accordo sindacale, di derogare alle vigenti disposizioni contrattuali, i rappresentanti stessi, confermano che, a far data dal 1 dicembre 2010 e sino al 31 maggio 2011 verranno sospesi e collocati in CIGS fino ad un massimo di n. 230 naviganti, fra quelli iscritti nel turno cosiddetto "in sovvenzione" e nel turno merci, con una media giornaliera di n. 172, lavoratori marittimi in RO (Ruolo Organico) e CRL (Continuità Rapporto Lavoro), cui verrà data precedenza all'imbarco, rispetto ai lavoratori in TP (Turno Particolare), ai sensi dell'art. 82 del vigente c.c.n.l. applicato.

Al fine di ridurre i periodi di sospensione e compatibilmente alle esigenze di continuità dei servizi prestati, saranno adottate modalità di rotazione tali da interessare tutti i lavoratori in RO e CRL, aventi i medesimi profili professionali; inoltre, ove possibile, verrà offerto ai lavoratori stessi e con il loro consenso l'imbarco nelle rotte c.d. "fuori sovvenzione" alle condizioni economiche e normative previste dalla relativa contrattazione aziendale.

La sospensione in CIGS comporterà, in relazione ai turni che verranno comunicati agli interessati, la riduzione del periodo di imbarco previsto dalla contrattazione collettiva e aziendale ovvero, qualora a terra, la sospensione dei lavoratori stessi verrà disposta durante i rispettivi periodi di disponibilità senza incarico e di disponibilità retribuita.

I lavoratori da sospendere e collocare in C.I.G.S. saranno individuati tra quelli aventi i profili professionali, strettamente correlati ai servizi di navigazione operativi, riportati nell'allegato "A" alla ricordata lettera della FEDARLINEA di avvio della presente procedura e, a parità di qualifica e/o di mansioni, saranno prioritariamente collocati in C.I.G.S. i lavoratori con minore anzianità di servizio e minori carichi di famiglia.

del 23/11/2010

Luca, 21/11/10

Rob.