



8a COMMISSIONE SENATO Lavori Pubblici - Comunicazioni

AUDIZIONE DEL 10 DICEMBRE 2008

ATTO DEL GOVERNO N. 50

**Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante
definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione
della partecipazione detenuta indirettamente dal Ministero dell'economia e
delle finanze nel capitale di Tirrenia di Navigazione S.p.A.**

* * * * *

Da tempo le OO.SS. Confederali hanno portato all'attenzione del Governo le problematiche relative alla privatizzazione delle Società del Gruppo Tirrenia relative:

- alla sottoscrizione della nuova convenzione Stato-Impresa e la relativa proroga;
- all'approvazione del Piano Industriale del Gruppo Tirrenia;
- all'avvio delle previste iniziative per il trasferimento a titolo gratuito delle Società Regionali in capo alle rispettive Regioni;
- al reperimento delle risorse finanziarie necessarie ad assicurare tutti i collegamenti e la continuità territoriale.

L'intervento dello Stato

In premessa dobbiamo necessariamente richiamarci all'ultimo provvedimento legislativo (D.L. n. 185 del 29 novembre 2008, Art. 26 "Privatizzazione della Società Tirrenia") che "*..... al fine di consentire l'attivazione delle procedure di privatizzazione della Società Tirrenia di Navigazione S.p.A. e delle società da questa controllate e la stipula delle convenzioni*" prevede il finanziamento di 65 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011.

In riferimento a quanto sopra, si evidenzia l'inadeguatezza di tale provvedimento rispetto agli stanziamenti richiesti assolutamente necessari a fronte del servizio complessivamente erogato e per garantire la continuità

territoriale con le isole minori. Infatti rispetto al fabbisogno complessivo richiesto di 210 milioni di euro per l'anno 2009 sono stati concessi solamente 102 milioni.

Dei rimanenti 108 milioni, con il richiamato provvedimento del 29 novembre 2008, sono stati recuperati solo 65 milioni, per cui ad oggi mancano 43 milioni di euro.

Si evidenzia altresì che delle sovvenzioni erogate all'intero Gruppo pari, per il 2007, a 181,3 milioni di euro, alla Tirrenia sono andati solamente 46,3 milioni di euro mentre alle Società Regionali, che assicurano la dovuta continuità territoriale con le Isole Minori, sono stati erogati rispettivamente: Caremar 35 milioni, Saremar 14 milioni, Siremar 70 milioni Toremar 16 milioni.

In assenza di adeguati provvedimenti, in particolare delle necessarie integrazioni delle sovvenzioni, si aprirebbe uno scenario molto preoccupante oltreché ingovernabile, in quanto, ad esempio, con le sovvenzioni attualmente previste verrebbero cancellate linee con conseguente fermo di navi (così come si evince nell'allegata lettera del 5 dicembre 2008 del Ministro Senatore Matteoli), esubero equipaggi ed altro personale, con possibili seri problemi occupazionali oltre che un danno grave per l'utenza, alla quale non sarebbe garantita la continuità territoriale, senza considerare che in questo modo la privatizzazione del Gruppo avverrebbe alle condizioni peggiori per l'erario e molto vantaggiose per qualche armatore privato.

A sostegno di quanto sopra, è il caso di evidenziare la consistenza del Gruppo Tirrenia la cui flotta è così composta:

Società	Navi	Passeggeri trasportati nel 2007
TIRRENIA	22 traghetti - 4 mezzi veloci	2.727.000
CAREMAR	6 traghetti - 3 mezzi veloci - 4 aliscafi	3.105.000
SAREMAR	7 traghetti	1.579.000
SIREMAR	7 traghetti - 3 mezzi veloci - 9 aliscafi	1.772.000
TOREMAR	7 traghetti - 1 aliscafo	1.781.000
Totale	49 traghetti	
	10 mezzi veloci	10.964.000
	14 aliscafi	

Va rimarcato altresì il negativo impatto occupazionale nelle aree più depresse del Mezzogiorno d'Italia dalle quali proviene nella massima parte il personale navigante e ed amministrativo delle società del Gruppo Tirrenia per un complessivo di 3.000 unità di cui 2.490 assunte a tempo indeterminato.

Si evidenzia peraltro che questa categoria di lavoratori, nei casi di crisi, è priva di qualsiasi ammortizzatore sociale a partire dalla cassa integrazione.

Sottoscrizione e prolungamento della convenzione Stato-Impresa dal 2008 al 2012/2014

Si riteneva ed ancora si ritiene indispensabile che il Governo sottoscriva la nuova convenzione Stato-Impresa (**in scadenza dopo venti anni**) dando pratica applicazione all'art. 1, comma 998 della Legge Finanziaria 2007, prorogando, in linea con il Piano Industriale, la convenzione con le Società del Gruppo fino al 2014 ed integrando opportunamente il relativo capitolo di spesa ai criteri determinati dal CIPE il 9 novembre 2008.

E' indispensabile altresì il prolungamento della convenzione fino al 2012/2014 al fine di creare le condizioni per le quali, approvato il Piano industriale, si possa avviare un processo di ristrutturazione aziendale per arrivare ad un risanamento dell'assetto societario tale da determinare il consolidamento e lo sviluppo del gruppo, l'aumento del valore di mercato realizzando attraverso la privatizzazione anche un significativo "ritorno" per l'erario.

Pur consapevoli che il termine del 31 dicembre 2008 non consentirà l'adempimento dell'iter per la definizione della convenzione, siamo contrari alla proroga di un anno, come chiesto dal Governo. E' un provvedimento sbagliato poiché è finalizzato ad accelerare fortemente il processo di privatizzazione contrariamente a quanto previsto per la realizzazione del piano industriale.

In tale ipotesi è consequenziale che non potrà essere assunta da parte del Sindacato nessuna iniziativa che richieda ulteriori sacrifici ai lavoratori.

Approvazione del Piano Industriale da parte del Governo

Nel mese di gennaio 2007 è stato sottoscritto un importante accordo di condivisione del Piano Industriale, di risanamento e sviluppo fra le OO.SS. e il Gruppo con un significativo "contributo" dei lavoratori alla realizzazione del progetto attraverso accordi che hanno interessato soprattutto la politica del personale:

- riduzione degli straordinari;
- eliminazione dei riposi di linea;
- allungamento del periodo di imbarco;
- flessibilità delle tabelle di armamento attraverso la diminuzione media di personale annualmente imbarcato strettamente correlato al numero di passeggeri effettivamente trasportati.

Le linee strategiche del piano industriale sottoscritto dalle OO.SS. consistono principalmente in:

- riduzione dell'attività in convenzione di Tirrenia a vantaggio di quella fuori convenzione per la quale è prevista una libera attività imprenditoriale;

- sviluppo di nuove linee di cabotaggio fuori convenzione;
- riduzione del divario del costo del lavoro rispetto all'armamento privato;
- investimenti per l'ammodernamento della flotta che prevede per Tirrenia l'immissione di tre mototraghetti e per le Regionali la sostituzione di 12 mototraghetti (4 in Caremar , 4 in Saremar, 2 in Siremar e 2 in Toremar).

E' evidente che qualora il piano industriale non venisse approvato saremo costretti a rivedere gli accordi sottoscritti il 31 gennaio 2007 che per pronta visione alleghiamo alla presente.

Si rivendica inoltre:

- l'immediato rinnovo del CCNL per la parte economica in scadenza tra qualche giorno per poter affrontare la crisi che sta distruggendo posti di lavoro e condizioni di vita delle persone;
- l'estensione degli sgravi contributivi per evitare che la crisi aziendale assuma una rilevanza ancora maggiore con il rischio di aggravare le condizioni dei lavoratori;
- la ripresa del confronto tra le OO. SS. e il Governo a livello di Presidenza del Consiglio dei Ministri per il necessario coordinamento fra i diversi dicasteri interessati;
- il riconoscimento degli ammortizzatori sociali che nel settore marittimo non esistono.

Occorre altresì prevedere nel bando di gara per la eventuale privatizzazione:

- le clausole sociali, per garantire tutti i livelli occupazionali ed i diritti acquisiti;
- l'allungamento della concessione e le relative sovvenzioni necessarie per lo svolgimento dell'attività;
- l'affidamento delle Società Regionali alle rispettive Regioni;
- l'esclusione dal bando di gara di aziende concorrenti presenti nel mercato del cabotaggio.

Abbiamo più volte ribadito la disponibilità delle OO.SS. Confederali ad affrontare la privatizzazione di Tirrenia a condizione che ciò avvenga all'interno di regole certe, in assoluta trasparenza e che vengano esclusi da una eventuale gara le società concorrenti, senza un piano industriale di rilancio e relativo impegno degli attuali livelli occupazionali, il cui unico scopo sarebbe poi alla fine quello di sostituirsi alle linee di Tirrenia con le proprie navi e con le proprie strutture di terra creando gravi problemi sul piano sociale e un danno enorme per l'erario.

Peraltro va evidenziato quanto sia assolutamente sbagliato e dannoso per il Paese privatizzare Tirrenia in una fase di recessione mondiale e di una crisi di

proporzione davvero enorme di tutto lo shipping, con il crollo verticale dei noli e con la messa in vendita a prezzi stracciati di centinaia di navi in disarmo in tutto il mondo.

Aggiungere anche le navi del Gruppo Tirrenia per regalarle a qualcuno il quale probabilmente altro non potrebbe fare, lucrando, che metterle a sua volta in vendita sarebbe una vera e propria follia che un Governo responsabile non deve assolutamente commettere.

Occorre invece come previsto nel piano industriale, preparare una buona privatizzazione nel corso dei quattro anni previsti e mantenere comunque in mano pubblica non meno del 40% a tutela e garanzia degli obblighi di servizio.

Va inoltre rimarcato che l'obiettivo dei concorrenti diretti di Tirrenia è quello di perseguire i propri interessi commerciali e di minimizzare il prezzo dell'Azienda scoraggiando l'ingresso nel mercato e nel processo di privatizzazione di quegli operatori indipendenti che hanno interesse a rilanciare Tirrenia e la competizione, valorizzando pienamente il complesso aziendale, la presenza commerciale, le competenze tecniche e la capacità di servizio.

In questa logica, il Gruppo Tirrenia è stato oggetto di ripetuti attacchi soprattutto nell'ultimo anno, da parte di alcuni armatori che hanno pesantemente e ripetutamente aggredito, sia a livello istituzionale che mediatico, in particolare il processo di rinnovo della convenzione che invece rappresenta il presupposto per una sana e proficua privatizzazione del Gruppo.

Trasferimento delle Società Regionali in capo alle Regioni

Per quanto riguarda la situazione delle Società Regionali si torna a ribadire la necessità che le stesse vengano affidate alle Regioni, con le sovvenzioni necessarie ad assicurare i collegamenti garantendone la continuità territoriale.

Su questo punto, la norma prevedeva la scadenza del 25.10.08 quale termine ultimo affinché fosse esercitata l'opzione, da parte di ogni Regione interessata, del trasferimento a titolo gratuito delle funzioni ed i compiti in materia di servizi marittimi di interesse regionale.

Essendo scaduto il termine previsto del 25 ottobre senza un utile pronunciamento da parte delle Regioni è indispensabile una norma che renda obbligatorio il trasferimento delle Società regionali e delle relative sovvenzioni nella necessaria quantità atta a garantire gli obblighi di servizio di trasporto pubblico locale, in linea con quanto previsto dall'art. 21 del dlgs 422/97 che attribuisce alle Regioni i compiti e le funzioni anche in materia di servizi pubblici di cabotaggio marittimo.

Roma, 10 Dicembre 2008

LE SEGRETERIE NAZIONALI