TIRRENIA. UNA RIFLESSIONE SU CASSA INTEGRAZIONE, PRIVATIZZAZIONE E SALVATORI DELLA PATRIA

In allegato il documento

Nazionale, 11/11/2010

Il recente accordo per la libera circolazione dei cittadini albanesi e bosniaci, all'interno dei paesi dell'Unione Europea e dell'area Schengen, è un evento che dal punto di vista commerciale rappresenterà un prossimo fattore di crescita del traffico passeggeri sulla linea Bari–Durazzo.

Quella stessa linea, già produttiva sotto il profilo del trasporto merci, sciaguratamente condannata alla soppressione dall'amministrazione straordinaria della Tirrenia.

E' un provvedimento, per molti versi incomprensibile, in linea con la disastrosa politica commerciale degli ultimi vent'anni, orientato ad offrire "opportunità di crescita" al medio–piccolo armamento concorrente che da anni preme per surrogare il ruolo di Tirrenia sulla rotta per l'Albania.

Dunque quale è il disegno dell'amministrazione straordinaria? Vuole forse smembrare un pezzo di Tirrenia per sfamare qualche questuante potentato politico affaristico?

Qualle effetto collaterale della soppressione della Bari-Durazzo e della "provvisoria"

sospensione della linea Genova-Olbia-Arbatax, abbiamo dovuto registrare l'annuncio della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per 720 lavoratori marittimi, divenuti improvvisamente incollocabili.

Sebbene il Ministro Matteoli abbia ridimensionato il provvedimento annunciato, affermando che si tratta solo di una richiesta a "tutela" dei lavoratori stessi, l'allarme rimane e, non tanto, per il provvedimento in se, ma per le possibili ripercussioni che questo potrebbe comportare.

Dichiarare esuberanti, guarda caso, solo i lavoratori in Ruolo Organico e quelli con CCNL dell'armamento pubblico, tenendo fuori il cosiddetto "fuori convenzione", per noi ha l'esclusivo significato di un attacco diretto e definitivo destinato a smantellare questi presidi contrattuali in favore di un inquadramento sub-standard come quello del "fuori convenzione".

Ad oggi, sulle navi in fuori convenzione si continua ad imbarcare personale in turno generale, preferendo mandare in CIG il CRL ed il RO, piuttosto che farlo ruotare su quel tipo di navi.

Gli effetti degli sciagurati accordi confederali, blindano i turni d'imbarco, creano disoccupazione, cassa integrazione e precostituiscono le condizioni per annullare i migliori contratti strappati al padronato marittimo negli ultimi quarant'anni.

Alla faccia del mantenimento dei livelli salariali e contrattuali sbandierati da Sindacato e Governo!

E' urgente e necessario abolire gli accordi sul fuori convenzione, anche in considerazione della mancata attuazione del piano industriale ad esso collegato, ripristinare una condizione contrattuale armonica che consenta la rotazione di tutti i lavoratori su tutte le unità della flotta e dia garanzia di trascinamento dei salari e dei contratti nel percorso di privatizzazione.

Infine a proposito di privatizzazione, riteniamo che essa non sia affatto trasparente. Il segreto posto dal commissario straordinario su tutte le fasi ed i partecipanti alla gara estromette il controllo democratico da una operazione pubblica, aprendo il solco di grandi preoccupazioni e sospetti da parte dei lavoratori e dell'opinione pubblica.

Anche i tempi, oramai biblici di questa privatizzazione, se non toccassero la vita dei lavoratori, dei cittadini e delle aziende che si avvalgono dei servizi Tirrenia, potrebbero essere definiti più che ridicoli per un paese civile.

Il tragico è che, più essi si allungano, più comportano il decadimento commerciale di Tirrenia e della sua già precaria organizzazione, segnata da una dirigenza caratterizzata da opacità decisionale e gestionale.

Il 31 dicembre è la data oltre la quale non si può andare, essa è il confine tra la possibilità di riorganizzarsi e rilanciare le attività entro il 2011 o subire un processo di degrado funzionale ad interessi esterni alla Tirrenia.

Infine, a proposito di interessi “esterni”, invitiamo ad una riflessione sulla recente annunciata cordata APONTE-ONORATO-GRIMALDI.

A parte il fatto che Aponte ed Onorato di napoletano forse hanno lo stato anagrafico di nascita, mentre il business lo hanno altrove (Milano/Svizzera), questa triplice cordata SNAV-GNV/MOBY/GRIMALDI risulta inverosimile per la diretta conflittualità d’interessi tra le attività svolte da Tirrenia e gli armatori che propongono la nascita di questa Compagnia Italiana di Navigazione.

Anche se il nome riecheggia il “salvataggio” Alitalia, sul quale caliamo un velo pietoso, la “C.I.N.” come potrebbe “salvare” Tirrenia”?

Quell’inserimento della parolina “Italiana” sottintende ad una furbata lessicale per contrastare robuste cordate con capitali stranieri che possano realmente rilanciare Tirrenia e fare concorrenza alla Moby, alla SNAV o a Grimaldi?

E poi, Aponte, Onorato e Grimaldi metterebbero capitali per mantenere in vita Tirrenia, società che fa concorrenza alle loro compagnie di navigazione? Inverosimile!

Piuttosto si profila una cordata di interessi, travestiti da Compagnia Italiana di Navigazione, tendenti ad acquisire la società Tirrenia per poi relegarla ad una condizione di minorità commerciale o peggio di “spezzatino”, suddividendo le spoglie dell’ex compagnia pubblica in più rami da porre al servizio di SNAV, di Moby e della Grimaldi.

In Definitiva gli unici che sarebbero destinati a pagare lo scotto di questa manovra sarebbero unicamente, e come sempre, i lavoratori.

Unione Sindacale di Base - Lavoratori Tirrenia Navigazione

per info e contatti: Ignazio de Rosa - cell. 347.6040448