



Consiglio Regionale della Campania

Al presidente del Consiglio

A.O.O. Consiglio Regionale della Campania

Protocollo: **0001231/I** Data: **24/01/2020 14:38**

Ufficio: Segreteria Generale

Classifica:



SEDE

Si trasmette l'allegata mozione "Tutela dei lavoratori della Cin-Tirrenia", chiedendo, ex art. 121 comma 2, che ne sia fissata la data di discussione nella prossima riunione del Consiglio Regionale.

Con ogni cordialità.


Gianluca DANIELE

Napoli, 24/01/2020



Consiglio Regionale della Campania

ATTIVITA' ISPETTIVA
REG. GEN. N. 463/4/x/15-16-17

PREMESSO che:

- Tirrenia Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), fondata nel 1936 come flotta di imbarcazioni per il collegamento dei principali porti del Mediterraneo, continua oggi ad essere leader nel settore dei trasporti marittimi in Italia, collegando, con navi merci e passeggeri, importanti porti italiani e del Mediterraneo durante tutto l'arco dell'anno.
- A luglio 2015, la Onorato Armatori (UniCredit advisor) riassetta la propria società "Moby", salendo al pieno controllo, e al tempo stesso acquisiva il 100% di Cin-Tirrenia. Nell'operazione fu sostenuto dal fondo americano Och Ziff che assicurò un prestito da 100 milioni di euro con i quali furono liquidati i soci di Compagnia Italiana di Navigazione (Clessidra 80 milioni di euro che deteneva il 32% di Moby e il 35% di Cin Tirrenia, e con 20 milioni gli altri azionisti di minoranza dell'ex Tirrenia: Genova Investimenti Portuali, col 15%) e la Shipping Investment (10%).
- La gestione della Onorato Armatori, sin dalle prime settimane, si caratterizzò per un preciso disegno di svuotamento dell'autonomia gestionale di Compagnia Italiana di Navigazione, dislocando presso la sede di Milano della "Moby" la Direzione Commerciale, il Centro Elaborazione Dati (trasferendo anche le macchine di proprietà Tirrenia), le forniture e gli acquisti, e mettendo sotto "tutela" Moby i restanti settori operativi della società. Di fatto scelte commerciali, finanziarie, di impiego della flotta furono e sono accentrate presso il quartier generale della Onorato Armatori di Milano, privando Napoli del centro decisionale e della possibilità di essere volano di sviluppo per le imprese (soprattutto meridionali) che tradizionalmente gravitavano nell'area degli appalti per le manutenzioni e le forniture alle navi della flotta.
- Lo stesso patrimonio aziendale della Compagnia Italiana di Navigazione, con l'assenso della Tirrenia in Amministrazione Straordinaria, fu aggredito mediante la progressiva vendita di navi sostituite da un gioco incrociato di noleggi tra navi estere e navi di proprietà Moby.
- Assunto il controllo di Cin, alla fine del 2015, conformemente al contratto di cessione delle attività di Tirrenia, dei 380 milioni complessivi Onorato doveva pagare 180 milioni in tre rate equivalenti (scadenti nell'aprile del 2016, del 2019 e del 2021) e una tranche da 62 milioni, cui, scorporata dall'acconto iniziale e dilazionata al 2020, erano però state legate a garanzia, con ipoteca di secondo grado, le navi della flotta.
- A dicembre 2015 Cin comunicò di voler pagare anticipatamente questa posta, con tanto di interessi. In cambio chiede la cancellazione delle ipoteche sulle navi Tirrenia. L'amministrazione straordinaria, autorizzata dal Mise accettò e l'11 febbraio 2016 Cin pagò. Lo stesso giorno il Gruppo Onorato annunciò di aver concluso una complessa operazione di rifinanziamento da 560 milioni di euro. Due mesi dopo scadeva la prima rata dei 180 milioni, non saldata dalla CIN, la quale addusse una clausola contrattuale legata alla mancata conclusione del procedimento avviato nel 2011 dalla Commissione europea sugli aiuti di Stato percepiti dall'ormai ex compagnia di bandiera.
- Anche sul piano occupazionale l'acquisizione da parte della Onorato Armatori ha prodotto un sostanziale ridimensionamento delle garanzie contrattuali del personale navigante, attraverso una progressiva diminuzione della Continuità di Rapporto di Lavoro (vale a dire contratti a tempo indeterminato) in favore di



Consiglio Regionale della Campania

una precarizzazione del lavoro, attraverso l'immissione di marittimi in "Turni Particolari" e "Turni Stagionali". Va da sé che la precarizzazione dei contratti d'imbarco dei lavoratori, e l'impiego di personale straniero sulle navi noleggiate (sebbene comunitario), non tuteli affatto gli interessi degli equipaggi, rendendo evidente come sia strumentale la campagna "navigare italiano" messa in campo dalla Onorato Armatori, in funzione della guerra in corso con la concorrente Grimaldi Armatori.

- Sul piano dei risultati finanziari gli esiti continuano a destare gravi preoccupazioni: l'indebitamento complessivo risulta essere di 692 milioni e l'esposizione finanziaria netta risulta negativa per 483 milioni per effetto di una cassa pari a 205 milioni al 30 giugno.

CONSIDERATO che:

- Nel 2018 Moby continua l'operazione di svuotamento delle infrastrutture della ex Tirrenia, liberandosi, parallelamente, del personale prossimo alla pensione, attraverso la minaccia di trasferimento da Napoli, Genova o Civitavecchia alle sedi Moby di Livorno, Milano e Porto Ferraio. Molti lavoratori lasciano il servizio con lo strumento dei licenziamenti "agevolati" (incentivi aziendali e accompagnamento alla pensione attraverso le previdenze pubbliche).

- A maggio 2018 si delinea una situazione di pre-default del gruppo Moby con un indebitamento finanziario netto di 590 milioni di euro – a fronte di un valore della flotta autodeterminata in oltre 1 miliardo, nonostante un'età media delle navi molto più alta degli standard della concorrenza.

- La concessione per i collegamenti in convenzione con lo stato, in capo a Tirrenia e in scadenza nel 2020, oggetto di una richiesta di proroga, veniva bocciata dall'Antitrust, che aveva anche multato per 29 milioni Moby-Tirrenia per abuso di posizione dominante, multa impugnata, con importo da riformulare a seguito sentenza del TAR del Lazio. I commissari liquidatori della ex Tirrenia, a questo punto e tardivamente, chiesero un sequestro cautelativo di 65 milioni di euro perché Moby non ha pagato né la prima né la seconda rata, convenuta per l'acquisto della flotta, per totali 115 milioni (richiesta respinta dal tribunale); e gli stessi commissari hanno anche impugnato la fusione inversa progettata da Moby con la controllata Tirrenia, che infatti è stata bloccata in attesa del giudizio della magistratura, perché sovvertirebbe gli schemi alla base della convenzione in scadenza.

- Il bilancio 2018 del gruppo Moby (Moby, Tirrenia e Toremar), chiude con risultati significativamente peggiorati rispetto ai dodici mesi precedenti.

- Nel febbraio 2019 Moby per rientrare sull'esposizione debitoria sposta 85 milioni di euro dalle casse di Tirrenia e paga una rata da 50 milioni di euro di finanziamento bancario, facendo passare quindi la sua esposizione verso un pool di banche guidate da Unicredit da 210 a 160 milioni di euro.

- Il gruppo Moby chiude i primi tre mesi del 2019 con una perdita netta di 17,1 milioni di euro. Intanto Moby cerca di vendere altre navi Tirrenia.

- Avventurismo finanziario, incapacità gestionale, assenza di un credibile progetto industriale stanno decretando la fine di Moby e con essa il naufragio di Tirrenia e dei suoi lavoratori.



Consiglio Regionale della Campania

VISTO che:

- In data 21 gennaio 2020 la Tirrenia Cin ha comunicato alle organizzazioni Sindacali che, a far data dal 1 maggio 2020, si procederà al trasferimento di tutto il personale amministrativo in forza ed alla consequenziale chiusura delle sedi operative/amministrative di Napoli e Cagliari. Si parla di 63 persone, tutte tra i 55 e i 60 anni di età, a cui sarà imposto un trasferimento verso gli uffici di Livorno, Milano e Portoferraio. In conseguenza di questa comunicazione i lavoratori si sono mobilitati ed hanno proclamato delle giornate di sciopero.
- Fino al 19 luglio 2020 la Tirrenia è sotto convenzione con lo Stato, da cui riceve contributi, e fino a quella data, per il principio della continuità territoriale, i lavoratori non possono essere spostati.
- Quando nel 2012 i lavoratori sono passati a CIN è stato sottoscritto un accordo sindacale con il quale si legava l'assunzione a tempo indeterminato di questi lavoratori, in funzione della convenzione stipulata, alla sede di lavoro.

IMPEGNA

Il Presidente della Giunta regionale, gli assessori competenti e il Consiglio tutto

ad attivarsi con il Governo affinché si obblighi l'azienda a rispettare gli accordi presi, scongiurando i licenziamenti, perché tali sono dei trasferimenti forzosi in sedi lontane centinaia di km di lavoratori di età superiore ai 55 anni.

I Consiglieri

Gianluca DANIELE

Giovanni CHIANESE

Maria Antonietta CIARAMELLA

Giuseppe...