



SEGRETERIE CONFEDERALI TERRITORIALI

Provincia di SAVONA

DOSSIER SULLE CRISI INDUSTRIALI DEL TERRITORIO SAVONESE

*(Principali vertenze industriali e
iter Area di crisi industriale complessa)*

Documento elaborato in collaborazione con le categorie sindacali di settore

Aggiornamento 1 febbraio 2023





Azienda: **BOMBARDIER TRANSPORTATION GRUPPO ALSTOM**

Settore: **PRODUZIONE MATERIALE ROTABILE**

Sito: **VADO LIGURE**

Livelli occupazionali attuali: 330 di cui 280 stabilimento Vado Ligure – presenti nello stabilimento anche 50 lavoratori ex Bombardier ora Segula Technologies a cui nel giugno 2019 sono state cedute le attività di ingegneria

Lo stabilimento Bombardier gruppo Alstom di Vado Ligure è uno storico insediamento produttivo di costruzione di materiale rotabile della nostra provincia fondato nel 1905 che svolge attualmente sia attività di produzione (rolling stock) per il trasporto merci ed il trasporto passeggeri che attività di service.

La vertenza è iniziata nel 2012 ed ha vissuto la sua fase più delicata da giugno 2016 dopo che Bombardier perse la gara di Trenitalia per la produzione dei treni destinati al trasporto passeggeri regionale. Nei diversi incontri tenutisi al MiSE tra il 2016 e il 2019, il Gruppo ha continuato a ribadire la necessità di trovare un accordo, con un altro operatore del settore per la del sito di Vado Ligure.

Alla fine del mese di febbraio 2020: c'è stato l'annuncio che tutte le attività di BOMBARDIER TRANSPORTATION sarebbero state acquistate da Alstom.

Sono così iniziate le procedure delle autorità antitrust di tutto il mondo che hanno infine dato il via libera all'operazione di acquisto. Per quanto riguarda le attività entro i confini dell'Unione Europea, la Commissione Europea ha imposto la cessione di alcuni assets riguardanti trasporto passeggeri regionali, alta velocità e segnalamento. In particolare, la cessione della proprietà intellettuale del treno Zefiro 1000 utilizzato per l'alta velocità da TRENITALIA che ha comportato il passaggio totale del progetto ad Hitachi-

Nel settembre del 2021 il management italiano di Alstom ha presentato il progetto industriale per il sito che è composto sostanzialmente da tre pilastri. Produzione delle locomotive merci DC3 (traxx di ultima generazione) per il mercato italiano, produzione di alcune parti del treno ad idrogeno che Alstom sta sviluppando e svolgimento di attività di grande manutenzione sia per locomotive merci che per treni passeggeri. In particolar modo quest'ultima missione industriale è particolarmente importante in quanto le attività di manutenzione sono in grado di creare uno zoccolo duro di carico di lavoro (normalmente una macchina nuova circola per 25/30 anni). Cosa ulteriormente importante è il fatto che, per svolgere tale attività, verrebbe realizzato in aree adiacenti all'attuale stabilimento un nuovo capannone con un importante investimento dell'ordine di diversi-milioni di euro rispetto al quale ci sono da oltre un anno interlocuzioni sia con Invitalia che con il Ministero. Rispetto a tale iter rileviamo come i tempi inizialmente previsti si stiano allungando in modo importante. Così ci è stato detto, meramente tecniche. Non vorremmo però che con il cambio di Governo ci potessero essere ripensamenti, cosa che di fatto il mancato finanziamento condannerebbe lo stabilimento ad un ridimensionamento se non addirittura alla chiusura dal momento che è stato chiaramente sottolineato dal management di Alstom come il finanziamento sia condizione essenziale per realizzare l'investimento.

Ciò sarebbe a maggior ragione incomprensibile in un contesto caratterizzato dalle molte opportunità che grazie al PNRR interesseranno il settore della produzione di materiale rotabile e della mobilità in generale.

Il sito di Vado Ligure è strategico per la straordinaria competenza dei suoi dipendenti e per la grande polivalenza nella produzione ed in tutte le attività di service tanto da aver lavorato su progetti che riguardano moltissime attività (produzione e grande manutenzione di macchine destinate al trasporto passeggeri regionale, all'alta velocità e locomotive merci). La prossimità poi con la nuova piattaforma APM Terminal del porto di Savona Vado (Autorità Portuale di Sistema del Mar Ligure Occidentale) ne fa inoltre da un punto di vista logistico un unicum a livello nazionale anche rispetto alla possibile realizzazione di un polo ferroviario di smistamento merci a Savona (ex parco Doria).





SEGRETERIE CONFEDERALI TERRITORIALI

Provincia di SAVONA

A partire dal prossimo mese il sito vivrà un nuovo periodo di scarico produttivo con la fine della produzione per la commessa alta velocità per il mercato spagnolo e, con tutta probabilità, occorrerà nuovamente ricorrere all'utilizzo degli ammortizzatori sociali.

Sottolineiamo come, a partire dal 2012 (anno in cui è iniziata la crisi dello stabilimento) i lavoratori, particolarmente quelli della produzione, hanno subito una pesantissima decurtazione del proprio reddito proprio per l'utilizzo della cassa integrazione. È pertanto necessario capire lo stato dell'iter della richiesta di finanziamento presentata da Alstom per la conferma del piano industriale di rilancio del sito.





Azienda: **PIAGGIO AEROSPACE - LAERH** (fornitore strategico di Piaggio)

Settore: **PRODUZIONE VELIVOLI CIVILI E MILITARI**

Sito: **VILLANOVA D'ALBENGA - GENOVA - ALBENGA**

Livelli occupazionali attuali: 900 circa di cui 650 oltre stabilimento Piaggio di Villanova d'Albenga e 50 stabilimento LaerH di Albenga

Piaggio Aerospace è una storica azienda del nostro territorio del settore aerospace nonché una eccellenza a livello nazionale ed internazionale. La sua strategicità, ed il fatto che lavori anche per commesse per le forze armate, fanno sì che Piaggio sia un'azienda coperta da Golden Power. Nel 2014 lo storico sito di Finale Ligure è stato chiuso ed è stato realizzato un nuovissimo stabilimento a Villanova d'Albenga con missione produttiva sia per aerei civili (produzione del P180) che militare (sviluppo del drone non armato a pilotaggio remoto P1HH).

Nel novembre 2018 l'allora proprietà, ossia Mubadala, fondo sovrano degli Emirati Arabi Uniti, ha deciso di disinvestire e l'azienda da allora è in amministrazione straordinaria. Il lavoro del commissario Nicastro è stato importante per mettere l'azienda in sicurezza potendo così avviare l'iter finalizzato alla vendita dell'azienda che però ad oggi non si è ancora realizzata.

L'ultimo incontro, da remoto, con il MiSE si è tenuto il 16 ottobre 2020. I temi affrontati nell'incontro presso il MISE riguardavano l'iter per la cessione del complesso aziendale ed il completamento del contratto legato al drone P1HH. Con l'insediamento del precedente Governo riteniamo che il livello di attenzione sulla vertenza si sia abbassato nonostante in questi anni sono stati assicurati importanti quote di carico di lavoro con ordini di nuovi P180 per la Difesa e con il rinnovo dei contratti di manutenzione particolarmente per la parte motori ma ci sono ancora questioni aperte che potrebbero assicurare carichi di lavoro e missione industriale, ovviamente da valutare con la prossima proprietà. Manca però ancora, rispetto a quella che era la missione produttiva del sito di Villanova d'Albenga, il contratto per il P1HH da parte del Ministero della Difesa. Inoltre non è stata concretizzata una strategia industriale da parte del Ministero dello Sviluppo Economico che garantisca la tenuta complessiva di tutte le produzioni, degli stabilimenti e dei livelli occupazionali. Lo scorso 30 giugno, sono scaduti i termini previsti dal nuovo bando aperto dal Commissario Straordinario per l'invio di manifestazioni di interesse vincolanti, termine che è stato ulteriormente prorogato. Nell'ultimo incontro del 26 luglio il Commissario Straordinario ci aveva annunciato che sarebbe stato in grado di indicare entro fine estate, rispetto alle offerte vincolanti ricevute, quella ritenuta migliore non solo dal punto di vista economico ma anche per assicurare il futuro produttivo ed occupazionale dell'azienda. Viceversa non solo non è stata effettuata la scelta dell'offerta ma apprendiamo dagli organi di stampa, con interviste ai Ministri Urso e Crosetto, dell'apertura di un nuovo bando di gara che vedrebbe interessato e coinvolto un ulteriore gruppo oltre alle precedenti offerte di acquisto presentate da Summa Equity (Phase e AG-Tech) e Greran (Randeep Singh Grewal). Incredibilmente, ad oggi, e questa indicazione non risulta al Commissario Straordinario. Peraltro i due Ministeri non hanno dato riscontro ai nostri solleciti di incontro, ad una interrogazione del Senatore Basso e a una richiesta dell'Assessore allo Sviluppo Economico di Regione Liguria. Riteniamo che ormai non si possa attendere oltre soprattutto perché in questi anni il livello occupazionale è significativamente diminuito (parliamo di circa 200 lavoratori usciti dall'azienda) ed alcune aree sia produttive che impiegate sono in sofferenza. Serve insomma certezza dei tempi perché occorre che sia definito il futuro dell'azienda e che siano messi in campo gli opportuni investimenti in linea con un piano industriale che deve dare garanzie a lungo termine.

La LAERH di Albenga viene spesso erroneamente considerata come azienda fornitrice mentre rappresenta una parte integrante ed indispensabile per PIAGGIO AEROSPACE in quanto senza le lavorazioni che vengono svolte in LAERH la produzione non viene terminata.





SEGRETERIE CONFEDERALI TERRITORIALI

Provincia di SAVONA

Proprio a causa della crisi di Piaggio, lo stabilimento, che oggi occupa circa 50 lavoratori ancora in buona parte ex dipendenti Piaggio, negli anni ha perso competenze e si è dovuto ricorrere pesantemente per tre anni consecutivi agli ammortizzatori sociali, terminando lo scorso settembre quelli a disposizione.

È pertanto necessario definire una soluzione industriale che tenga insieme tutta l'azienda, comparto motoristico, velivolistico e attività di revisione, così come oggi la conosciamo in termini di produzioni, occupazione e stabilimenti, evitando qualsiasi "spezzatino".

Infine sottolineiamo come l'azienda faccia ricorso (anche se è utilizzata solo per una dozzina di lavoratori) alla CIGS per amministrazione straordinaria. Un ulteriore allungamento dei tempi di definizione della vertenza rischia però di aprire prospettive preoccupanti quanto all'utilizzo degli ammortizzatori sociali in quanto l'azienda ha una visibilità di carico di lavoro limitatamente al solo anno in corso.

È pertanto necessario che il Ministero delle imprese e del Made in Italy riconvochi urgentemente un incontro.





Azienda: **SEMAR ELECTRIC ex SCHNEIDER ELECTRIC**

Settore: **PRODUZIONE TRASFORMATORI DI MISURA DI MEDIA TENSIONE**

Sito: **CAIRO MONTENOTTE**

Livelli occupazionali attuali: **115**

Lo stabilimento di Cairo Montenotte è parte della ex Magrini Galileo, azienda presente sul territorio dal 1919 prima a Savona e dal 1997 a Cairo Montenotte dove occupa, dopo la divisione dell'azienda tra Trench Italia (gruppo Siemens Energy) ed appunto Schneider, parte dello stabilimento di proprietà di Trench.

Negli anni questo sito produttivo ha portato al Gruppo importanti performances sia in termini di sviluppo di prodotti che di risultati produttivi ed economici. Negli ultimi tre anni il mercato, già prima della pandemia, ha vissuto una fase di contrazione che ci ha portato a sottoscrivere un accordo per l'uscita su base volontaria di 20 lavoratori (usciti dall'azienda lo scorso anno) nonché a mettere in campo strumenti di flessibilità per andare incontro all'andamento del mercato. Ciò anche, da parte nostra, con l'obiettivo di mettere in sicurezza il sito produttivo. Nonostante ci fosse stato da poco comunicato un miglioramento delle performances dello stabilimento, lo scorso settembre il Gruppo ci ha comunicato l'intenzione di cedere lo stabilimento di Cairo Montenotte in linea con il piano di esternalizzare le attività legate alla produzione di trasformatori a media tensione. Quale azienda acquirente è stata individuata Semar SrL, società marchigiana operante nel settore dell'elettronica che produce tra l'altro trasformatori e moduli di alimentazione, e che è fornitrice di Schneider.

Dopo diverse iniziative di lotta, e nell'impossibilità di far recedere Schneider dalla propria decisione, abbiamo firmato lo scorso dicembre un accordo con cui si è conclusa la consultazione sindacale nell'ambito della procedura di cessione, che prevede lo spostamento dell'azienda in un nuovo sito produttivo, un nuovo piano industriale sulla base di investimenti per 6 milioni di euro ed impegni occupazionali per 20 nuove assunzioni nonché la stabilizzazione di alcuni lavoratori oggi impiegati con contratti di somministrazione. Il passaggio dei lavoratori a Semar è avvenuto lo scorso 1 maggio.

Si sono tenuti alcuni incontri sia con Schneider che con Semar in particolare per definire un nuovo contratto integrativo aziendale, incontri che non hanno portato ad oggi ad alcun esito. Rispetto alla tempistiche inizialmente indicate siamo preoccupati per il ritardo ormai evidente, a meno di prossimi e rapidi sviluppi positivi, nella definizione di alcune scelte, prima fra tutte l'individuazione del nuovo sito produttivo che noi continuiamo a chiedere che sia in linea rispetto alla nuova missione produttiva, vicino all'attuale stabilimento e che venga acquistato per dare una chiara indicazione circa la reale volontà di Semar di investire sul territorio. Rispetto all'individuazione del nuovo stabilimento abbiamo coinvolto anche i soggetti istituzionali interessati (Comune di Cairo Montenotte e Regione Liguria) senza però che abbia sino ad oggi contribuito alla definizione di questa fondamentale scelta.

Riteniamo inoltre che Schneider, soprattutto se non saranno definite rapidamente certezze, debba dare ulteriori garanzie oltre alle commesse che saranno assicurate a Semar nei prossimi anni, per evitare che un'altra storica fabbrica del nostro territorio sia messa a rischio.





Azienda: **SANAC**

Settore: **LAVORAZIONE MATERIALI REFRATTARI PER SETTORE SIDERURGICO**

Sito: **VADO LIGURE**

Livelli occupazionali attuali: **80**

SANAC è un'azienda impegnata dal 1939 nella lavorazione di materiali refrattari generalmente destinati al settore siderurgico e conta circa 380 dipendenti, 80 dei quali (più l'indotto) occupati nello stabilimento di Vado Ligure. Quest'ultimo vantando un laboratorio di ricerca e sviluppo, un ufficio tecnico, un servizio di assistenza e progettazione ed un ufficio vendite, unitamente ai reparti produttivi, rappresenta una realtà cardine per l'intero gruppo (Stabilimenti di Gattinara-Piemonte, Massa-Toscana, Grogatsu-Sardegna che da questo dipendono).

Dall'inizio della crisi i dipendenti occupati nel sito produttivo di Vado Ligure sono passati da circa 100 agli attuali 78. Il Gruppo SANAC ha iniziato ad utilizzare la cassa integrazione a partire dall'anno 2016 il gruppo ed attualmente usufruisce della CIGS per amministrazione straordinaria di cui l'ultimo rinnovo risale ad ottobre 2019.

Il gruppo SANAC è controllato da sempre da ILVA sia a livello produttivo che gestionale, il 70% del prodotto è infatti destinato a ILVA Taranto mentre il restante 30% al mercato terziario. Per tale motivo il futuro dell'azienda è fortemente legato alla vertenza Arcerol Mittal ed alle scelte del Governo nell'ambito dello del settore siderurgico in Italia.

Breve cronistoria:

- nel 2012 inizia l'annosa vicenda del sequestro dell'ILVA di Taranto operato dalla magistratura nei confronti della famiglia Riva per disastro ambientale;
- nel 2013 l'ILVA di Taranto viene commissariata sulla base del Decreto n. 207 emanato il 3 Dicembre 2012;
- nel 2015 SANAC entra in Amministrazione Straordinaria in quanto ritenuto polo strategico e di fondamentale importanza per il mantenimento produttivo ed in sicurezza dell'ILVA di Taranto;
- all'inizio del 2016 (gennaio), si apre il bando di cessione dell'ILVA e nello stesso anno (novembre) parte la gara. SANAC viene esclusa, insieme ad altre consociate, dal bando di vendita benché vincolata sia amministrativamente che lavorativamente, perché ritenuta maggiormente appetibile sul mercato vendita autonomamente. I commissari dichiararono: "SANAC è un fiore all'occhiello, poiché valore aggiunto può essere venduta separatamente per monetizzare il più possibile!";
- nel 2017 Arcelor Mittal InvestCo Italy si aggiudica la gara per l'acquisizione dell'ILVA e, in seguito ad un lungo braccio di ferro con Antitrust e sindacati, finalmente viene pubblicato il bando di vendita per SANAC;
- nel 2018 Arcelor Mittal si aggiudica l'affidamento degli impianti ex ILVA in qualità di affittuaria temporanea;
- nel 2019 (marzo) presso il MiSE i commissari danno conferma che Arcelor Mittal è l'aggiudicataria della gara per l'acquisizione del gruppo SANAC in amministrazione straordinaria e che il processo di acquisizione si dovrà perfezionare entro il mese di Giugno 2019;
- il processo di vendita viene prima prorogato con fidejussione fino a novembre 2020 e poi ulteriormente fino a gennaio 2021;
- progressivamente SANAC in amministrazione straordinaria ha perso quote di mercato verso terzi, non ha potuto effettuare investimenti ma soltanto realizzare opere di manutenzione ordinaria ed ha notevolmente ridotto i carichi di lavoro verso lo stabilimento di Taranto, che con la gestione di Arcelor Mittal ha raggiunto i minimi storici in termini produttivi;
- l'ultimo incontro in videoconferenza con il MiSE (alla presenza di un funzionario) risale all'8 ottobre 2020 al quale hanno partecipato i commissari, le organizzazioni sindacali di categoria e le istituzioni territoriali comunali è stato ipotizzato un ricorso più importante alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria:





procedimento avviato previo accordo sindacale il 3 Ottobre 2019 fino al 30 Ottobre 2020 a causa dei cali produttivi e prorogato durante la Videoconferenza dal Ministero con scadenza 30 Ottobre 2021)

Nell'ambito dell'ultimo incontro del 27 gennaio u.s. tra Segreterie Nazionali e Territoriali delle categorie sindacali e l'azienda è stato presentato un nuovo amministratore che ha presentato un piano industriale ed alcuni dati relativi all'anno appena terminato. Il primo prevede che, in attesa che si perfezioni il processo di acquisizione da parte di Arcerol Mittal (la cui nuova scadenza è stata aggiornata la 31 marzo p.v. al fine di permettere la determinazione delle quote di ingresso di INVITALIA nella compagine societaria), si individuino nuove fette di mercato verso terzi attraverso il potenziamento dell'ufficio vendite e l'ingresso di nuovi agenti di vendita. Per quanto riguarda l'andamento dell'anno appena conclusosi, nonostante la difficile situazione generale, si è registrato un minore utilizzo della CIGS (13%) rispetto a quella prevista (25%) ed un graduale aumento della produzione in funzione di una progressiva crescita di richiesta da parte dell'ex ILVA di Taranto (dalle 3.500 tonnellate previste per il 2020 si raggiungeranno le 5.000 tonnellate nel 2021).

La Società Sanac, attualmente in Amministrazione Straordinaria e gestita dai Commissari, è stata aggiudicata ad ArcelorMittal, a seguito di gara pubblica e Decreto del Mi.SE, nel marzo del 2019. Ebbene, dopo circa 30 mesi ArcelorMittal (oggi Acciaierie d'Italia) ha sempre chiesto di prorogare la firma del contratto senza mai arrivare alla definizione dello stesso.

Nell'ultima riunione tenutasi il giorno 7/9/21 in videoconferenza con la dirigenza Sanac, siamo stati informati che, il giorno 30 Settembre p.v., scadrà il termine ultimo per l'acquisizione della società, cosa che riteniamo oramai inevitabile visto che sono passati 30 mesi dall'aggiudicazione della gara, con continui rinvii che hanno determinato una serie di conseguenti proroghe della fideiussione bancaria.

Ricordiamo che il gruppo Sanac attualmente è composto da 4 unità produttive che occupano complessivamente circa 335 lavoratori, ubicati negli stabilimenti di Massa, Gattinara (Vercelli), Vado Ligure (Savona), Drogastu (Cagliari).

Nella stessa riunione, inoltre, siamo stati informati dall'Azienda che, dal mese di giugno u.s., non riceve più ordini di materiale refrattario da parte di Acciaierie d'Italia.

Riteniamo questa condizione particolarmente grave, perché il portafoglio prodotti di Sanac è dedicato per circa il 60% della produzione ad Acciaierie d'Italia. Si creerebbe la condizione per la quale, terminati gli ordini già commissionati, a far data dalla fine di ottobre, potrebbe rallentare la produzione con la conseguente collocazione in Cigs dei lavoratori e con il relativo depauperamento del gruppo (vedi costi fissi, impianti, manutenzioni, ecc).

Ad oggi - agosto 2022- non ci sono state risposte da parte del MISE alle richieste urgenti del marzo 2022, la situazione è in progressivo peggioramento, con la seconda gara di vendita che non è andata a buon fine ed ora hanno bandito la terza gara per verificare le manifestazioni di interesse. La cassa integrazione straordinaria è collegata all'amministrazione straordinaria di Sanac.

Cronologia degli eventi:

- 1/9/22 richiesta di una convocazione e costituzione di un tavolo sullo sviluppo economico e le crisi industriali (tra queste anche quella Sanac)
- 13/9/22 chiesta interrogazione al Comune di Vado Ligure sulla vicenda Sanac, invito esteso al Prefetto, alla Provincia, associazioni sindacali, Presidente regione Liguria e sindaci del territorio. L'incontro è avvenuto Venerdì 23 Settembre, assenti la Provincia e la Regione. Redatta dopo l'incontro lettera protocollata dal comune di Vado Ligure per un incontro urgente al Ministero dello Sviluppo Economico sulla vertenza Sanac
- 6/10/22 Pubblicato terzo bando di gara per la cessione di Sanac 19/10/22 Incontro con l'azienda che ribadisce la criticità della situazione e informa sulla procedura di gara: 7 novembre data di scadenza per manifestazione di interesse non vincolante





- 25/10/22 ennesima richiesta di incontro urgente al MISE da parte delle Segreterie Nazionali per l'ulteriore aggravarsi della situazione Sanac
- 11/11/22 sciopero di 8 ore proclamato dalle sigle sindacali nazionali unitariamente con presidio davanti alla portineria dello stabilimento, inviato richieste di partecipazione a tutti i parlamentari eletti della Liguria
- 18/11/22 incontro con l'azienda in cui ci viene riferito che si sono proposte due compagini aziendali: la multinazionale indiana Dalmia e RHI multinazionale austriaca. Quest'ultima non ha trasmesso tutt'ora la documentazione completa richiesta dai Commissari. Le 2 manifestazioni saranno inviate al MISE per il proseguo della procedura
- 19/11/22 dal sito ufficiale di RHI apprendiamo che è in corso un passaggio di rami aziendali, nello specifico quello dei refrattari, da Dalmia a RHI. Questo ci mette in apprensione sul proseguo della gara
- 23/11/22 audizione dei capigruppo regionali sulla vertenza Sanac, richiesta di incontro inoltrata l'11 Novembre dalle segreterie sindacali provinciali. La Regione si impegna a seguire la vertenza chiedendo al Ministro Urso un impegno concreto
- 6/12/22 finalmente l'incontro al MISE, dove sono presenti i Commissari, Regione Liguria insieme alle regioni in cui sono presenti gli altri stabilimenti del gruppo, politici nazionali e regionali, strutture sindacali. Incontro inconcludente senza una rappresentanza politica governativa ma presieduto da un funzionario che non ci ha dato risposte, limitandosi all'ascolto. Non abbiamo avuto risposte anche riguardo l'assorbimento del ramo refrattari di Dalmia da parte di RHI, ci è solo stato confermato che RHI non aveva ancora depositato la documentazione necessaria richiesta, alimentando ulteriormente i nostri dubbi su un esito positivo del bando di gara
- 14/12/22 attualmente lo stabilimento è quasi fermo, ci sarà una fermata totale delle produzioni con una possibile ripartenza a ritmi ridotti il 9 Gennaio 23 con conseguente ricorso alla cigs elevata causa mancanza di commesse
- 29/12/22 votazione del Consiglio Comunale di Vado Ligure di un ordine del giorno per sostenere i lavoratori Sanac, presenti in aula anche gli stessi lavoratori. votazione unanime del Consiglio Comunale che si è preso l'impegno di seguire la vertenza Sanac
- 5/1/23 richiesta da parte delle Segreterie Nazionali di Filctem CGIL, Femca CISL, Uiltec UIL di un incontro al Ministero delle Imprese e del Made in Italy con il Ministro Adolfo Urso per un tavolo di confronto circa la vicenda Sanac. Tra gli argomenti in oggetto nella richiesta la riassegnazione di commesse alla Sanac da parte di ADI e la partecipazione del comparto refrattari alla convocazione del 19 Gennaio prossimo che il Ministro Urso intende fare con le OOSS metalmeccanici per inserire anche Sanac in un'ottica di discorso su tutto il sistema produttivo siderurgico italiano
- 12/1/23 interrogazione parlamentare sulla vicenda Sanac, la sottosegretaria al Mimit Fausta Bergamotto informa che le diverse procedure di vendita del gruppo non sono andate a buon fine, compresa l'ultima in scadenza nello scorso mese di novembre
- 16/1/23 i commissari comunicano che si stanno prendendo in esame altre modalità di nuove gare di acquisto del gruppo, che non garantiscano più l'unità del gruppo o che tengano conto solamente del patrimonio immobiliare. Comunicano inoltre la possibilità, tra aprile e giugno corrente anno, di una chiusura totale dei 4 stabilimenti, Vado Ligure e Grogastu ad aprile e Massa e Gattinara a giugno
- 18/1/23 rinnovata la richiesta da parte delle Segreterie Nazionali di un incontro al Ministero Mimit in seguito all'esito negativo dell'ultimo bando di vendita e non avendo ancora ricevuto risposta alla precedente richiesta di un incontro inviata lo scorso 5 Gennaio
- 3/2/23 rinviata al giorno 3 Febbraio la riunione al Tavolo Provinciale per le crisi industriali che doveva avere luogo in sede della Provincia il giorno 20 Gennaio.





Azienda: **FUNIVIE SPA**

Settore: **TRASPORTO A FUNE (TPL)**

Sito: **CAIRO MONTENOTTE**

Livelli occupazionali attuali: **70**

L'infrastruttura considerata strategica per l'intera filiera delle rinfuse del porto di Savona, anche e soprattutto nell'ottica dell'espansione dello stesso come proposto dal progetto portato avanti da CGIL CISL e UIL, e ad oggi comunque fondamentale per il trasporto coke per Italiana Coke ha subito pesanti danni a seguito dell'alluvione del 23/24 Novembre 2019 che ne hanno determinato il blocco totale.

L'infrastruttura è formalmente una ferrovia concessa, ovvero una infrastruttura di proprietà del ministero dei trasporti data in concessione in questo momento a FUNIVIE SPA, che ha però già formalizzato a inizio 2020 la volontà di retrocedere l'infrastruttura al ministero.

Dal crollo dei piloni (novembre 2019) si sono susseguiti 3 commissari per il ripristino dell'infrastruttura, il primo Commissario designato per la ricostruzione dell'infrastruttura ha cessato l'attività per pensionamento ad aprile 2021, il suo sostituto ingegner Riva (anche lui pensionando nell'arco di un paio di mesi), e che a detta dell'azienda, non ha preso nessuna iniziativa atta a risolvere i danni portati dall'incidente del 2019, senza quindi dare corso all'affidamento dei lavori. Solo con l'arrivo del terzo commissario (Maugliani) si è avuta una programmazione dei lavori di ripristino la cui procedura di affidamento ha avuto termine a maggio 2022 con l'assegnazione al consorzio stabile Valori S.c.a.r.l. I lavori sarebbero dovuti partire ad agosto 2022 e finire a gennaio 2023 ma a causa di diatribe sorte con il consorzio vincitore dell'appalto che richiedeva un radicale cambio nella modalità di esecuzione dei lavori l'affidamento degli stessi è stato revocato e si dovrà procedere ad una nuova gara nei prossimi mesi, tale gara dovrebbe portare al completamento dei lavori nell'ultimo trimestre del 2023.

Nel frattempo la società FUNIVIE SPA concessionaria dell'infrastruttura, ha annunciato e poi operato la messa in liquidazione che è stata resa operativa dal 1° gennaio 2022.

Dopo diversi tentativi di inserire norme per la tutela occupazionale e per il rilancio dell'infrastruttura nel corso degli ultimi 18 mesi (tutti arenatisi per mancate coperture finanziarie), solo nell'ultimo decreto infrastrutture - trasporti approvato a fine luglio 2022 e nella successiva legge di bilancio si è avuto un riscontro, ancorché insufficiente, per cercare di sbloccare la vertenza.

In sintesi, nei decreti si stabilisce:

- il ritorno dell'infrastruttura al ministero che ha nominato gestore il presidente dell'Autorità di sistema Portuale del Mar Ligure Occidentali (Dott. Signorini) con lo scopo di costruire entro il 31/12/24 una gara per l'affidamento dell'infrastruttura;
- che nel caso la gara non andasse a buon fine la Regione Liguria diventerebbe la proprietaria dell'infrastruttura;
- una dotazione finanziaria dal nostro punto di vista ancora insufficiente al potenziamento dell'infrastruttura e molto scarsa anche solo per la gestione delle spese correnti di gestione;
- la disponibilità di un ammortizzatore sociale ad hoc per i lavoratori che garantisce un sussidio pari a quello della CIGS fino al 31/12/ 2023.

In data 30 gennaio l'Adsp del mar Ligure Occidentale ha inviato la richiesta di esame congiunto per l'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni fino al 31/12/2023. Tale richiesta seppur rappresenta un segnale di





avanzamento della procedura di commissariamento cozza con la mancata acquisizione da parte del commissario dei lavoratori interessati.

Al 01/12/2022, con gli ultimi tre pensionamenti e le dimissioni volontarie di un lavoratore, il numero degli addetti è sceso a 57 unità (all'inizio del fermo dell'infrastruttura i lavoratori erano 87).

Il blocco dell'attività è stato affrontato con l'utilizzo di **ammortizzatori sociali**:

- dal 17 Febbraio 2020 al 31 Marzo 2020 i lavoratori hanno usufruito del Fondo Bilaterale di sostegno degli autoferrotranvieri;
- dal 1° Aprile al 15 Novembre hanno usufruito della cassa integrazione Covid-19.
- Dal 25 novembre ad oggi usufruiscono della cassa integrazione prevista dal decreto 94 bis

La necessità dell'implementazione è sostenuta da tutti i soggetti locali (Provincia, Comuni di Savona e Cairo Montenotte, Parlamentari locali dei vari schieramenti, AdSP e Unione industriali) che hanno creato un tavolo permanente allo scopo di sollecitare la necessità della stessa.

Il Porto di Savona è un porto fortemente incentrato sulla gestione dei traffici di Rinfuse, avrebbe interessantissime prospettive di sviluppo se infrastrutturato in modo consono.

A tale scopo disporrebbe già del collegamento ferroviario e di quello funiviario e di importanti parchi di stoccaggio proprio attigui alla stazione di arrivo della funivia che consentirebbero di aggirare anche la problematica autostradale che attanaglia la Liguria.

Per favorire tutto ciò come OO.SS abbiamo richiesto a Regione Liguria l'attivazione di corsi di formazione specifici sulla gestione della parte ferroviaria per dotare i lavoratori ora in CIGS del bagaglio tecnico per poter gestire in futuro la parte ferroviaria.

A riprova dell'appetibilità del progetto, una cordata locale di imprenditori dell'ambito portuale (la società PWR), ha manifestato al ministero l'interesse per gestire il sistema ferroviario/funiviario e i parchi di stoccaggio presentando al ministero anche un progetto molto dettagliato.

CONSIDERAZIONE FINALI

- Occorre capire se la dotazione economica prevista nel decreto infrastrutture sia sufficienti a gestire il periodo fino al ripristino dell'infrastruttura.
- È necessario lavorare sul potenziamento dell'infrastruttura con l'integrazione ferro/fune per renderla il punto di forza infrastrutturale della portualità Savonese





Funivie - PROPOSTA PROGETTUALE di CGIL CISL UIL di Savona del 2021 per la gestione ed il trasporto delle rinfuse in provincia di Savona e rilancio dell'infrastruttura "FUNIVIE"

Un progetto che metta in sinergia porto, funivie, ferrovia e parchi di stoccaggio (sbarco, trasporto e stoccaggio)

**UN SISTEMA RINFUSE UNICO IN TUTTO IL PAESE SOSTENIBILE DAL PUNTO DI VISTA
AMBIENTALE, ECONOMICO ED OCCUPAZIONALE**

Le rinfuse solide e la loro logistica sono la base dell'industria manifatturiera e quindi rappresentano un'esigenza irrinunciabile del sistema Paese da cui non si può pensare di escluderle: la loro movimentazione è spesso ancora condotta con metodi ambientalmente non ottimali sia in fase di sbarco che soprattutto di stoccaggio e di trasporto a destino con le relative inefficienze.

Per questo da molto tempo – ben prima della frana del 2019 - CGIL, CISL e UIL di Savona insieme alle categorie FIT, FILT e UILTrasporti territoriali si battono per la salvaguardia di quella infrastruttura che ritengono unica e utile, se non per alcuni aspetti, indispensabile per il territorio: **le funivie**.

A tal fine accanto alle richieste di ripristino e messa in sicurezza del sistema funiviario, le stesse chiedono a gran voce un progetto nuovo di rilancio in grado di soddisfare i bisogni di trasporto di rinfuse con modalità ecosostenibili e l'immediata nomina del Commissario che dovrà occuparsi di ripristino e del progetto di rilancio.

Risolta questa prima fase restano gli elementi di criticità che vanno affrontati se si vuole garantire alla Società un futuro legato ad una vera capacità produttiva e di creazione di reddito, che sono:

- l'unidirezionalità del trasporto (solo dal porto al parco) non più sufficiente con i volumi in gioco;
- la difficoltà nelle tipologie di merci trasportabili, questo elemento sommato al precedente rende indispensabile pensare alla necessità di affiancare al trasporto su cavo quello ferroviario, con modalità peraltro già sperimentate con successo nel passato.

11

In una logica di coordinamento con altre realtà ed attraverso l'individuazione di una varietà più ampia di prodotti da movimentare (rinfuse), il nuovo utilizzo dell'infrastruttura, che non solo dovrà essere ripristinato così come pre-frana ma anche maggiormente automatizzato, potrebbe contribuire a risolvere i problemi legati al trasporto su gomma ed allo stoccaggio dei materiali traguardando nuove opportunità di business ed ottimizzando gli investimenti di Stato degli ultimi decenni.

Il sistema complessivo che oggi annovera tra le proprie potenzialità:

- 1) un impianto di sbarco con accosto per grandi navi (alti fondali) dotato di un sistema di movimentazione e stoccaggio in banchina conforme alla normativa ambientale e di connessione diretta alla linea funiviaria e punto di carico treni;
- 2) una linea funiviaria che collega direttamente l'impianto portuale ai parchi di stoccaggio di San Giuseppe di Cairo Montenotte;
- 3) una linea ferroviaria (Savona-San Giuseppe via Ferrania) che presenta caratteristiche di uso quasi esclusivo dal porto al sistema di stoccaggio di San Giuseppe e che quindi potrebbe garantire anche la connessione da parco a porto (cosa non possibile per Funivie);
- 4) aree di stoccaggio strutturate e in parte da strutturare con un adeguato collegamento ferroviario connesse alla Stazione di San Giuseppe di Cairo e quindi a due possibili linee di inoltro (Torino e Alessandria); merita, a giudizio del sindacato territoriale, un nuovo e serio piano di rilancio che, attraverso l'individuazione di opportune sinergie, crei nuove occasioni di sviluppo economico ed occupazionale sul territorio.





SEGRETERIE CONFEDERALI TERRITORIALI

Provincia di SAVONA

Esiste, quindi, la possibilità reale di creare un nuovo sistema sostenibile e specializzato della gestione delle rinfuse tutte nell'ambito di un complesso logistico integrato tra porto, parco di stoccaggio e modalità di trasporto a basso impatto ambientale (treno e funivia).

Un progetto unico che metta in sinergia porto, funivie, ferrovia e parchi di stoccaggio (sbarco, trasporto e stoccaggio) rendendo il sistema rinfuse savonese e Ligure unico in tutto il Paese – sostenibile ambientalmente, economicamente e dal punto di vista occupazionale.

La razionalizzazione della movimentazione portuale, la limitazione del trasporto su gomma, l'implementazione del trasporto ferroviario, la realizzazione di un hub portuale/logistico a disposizione del sistema imprese e di aree di stoccaggio retroportuali (uniche per dimensioni e spazi in tutta la Regione Liguria con i parchi già esistenti a San Giuseppe di Cairo Montenotte di oltre 120.000 mq) connesse ed attrezzate e la creazione di nuove opportunità occupazionali costituiscono alcuni dei punti di forza su cui basare il nuovo progetto industriale.

La possibilità di dar vita ad un sistema in cui tutto il processo è concentrato ed attuato in un sistema logistico integrato tra porto, parco di stoccaggio e trasporti con basso utilizzo della gomma permetterebbe la soluzione di un problema di tipo occupazionale e realizzerebbe un ciclo produttivo ambientalmente corretto a servizio del Paese. Questo "sistema" renderebbe possibile un collegamento continuo via ferro del porto di Savona con il suo retroporto naturale della Val Bormida al servizio anche di altre tipologie di merci integrato con la storica linea Funiviaria.

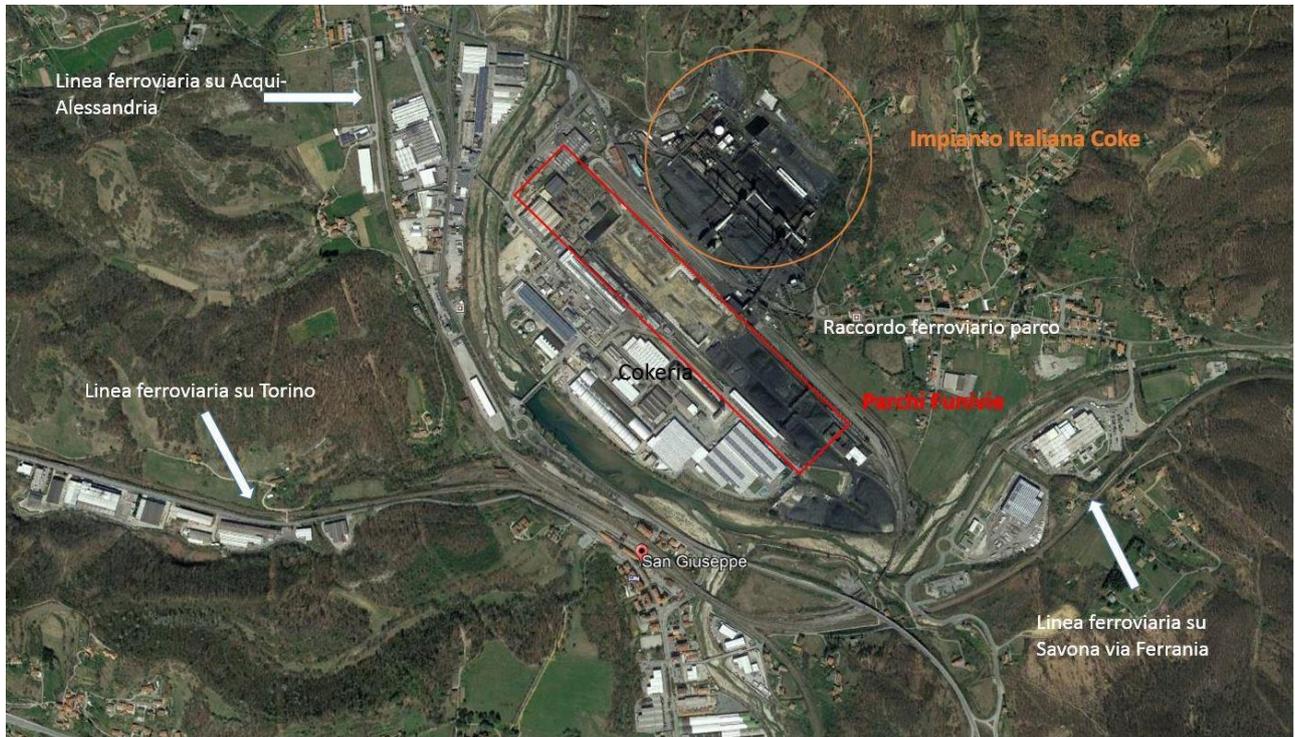
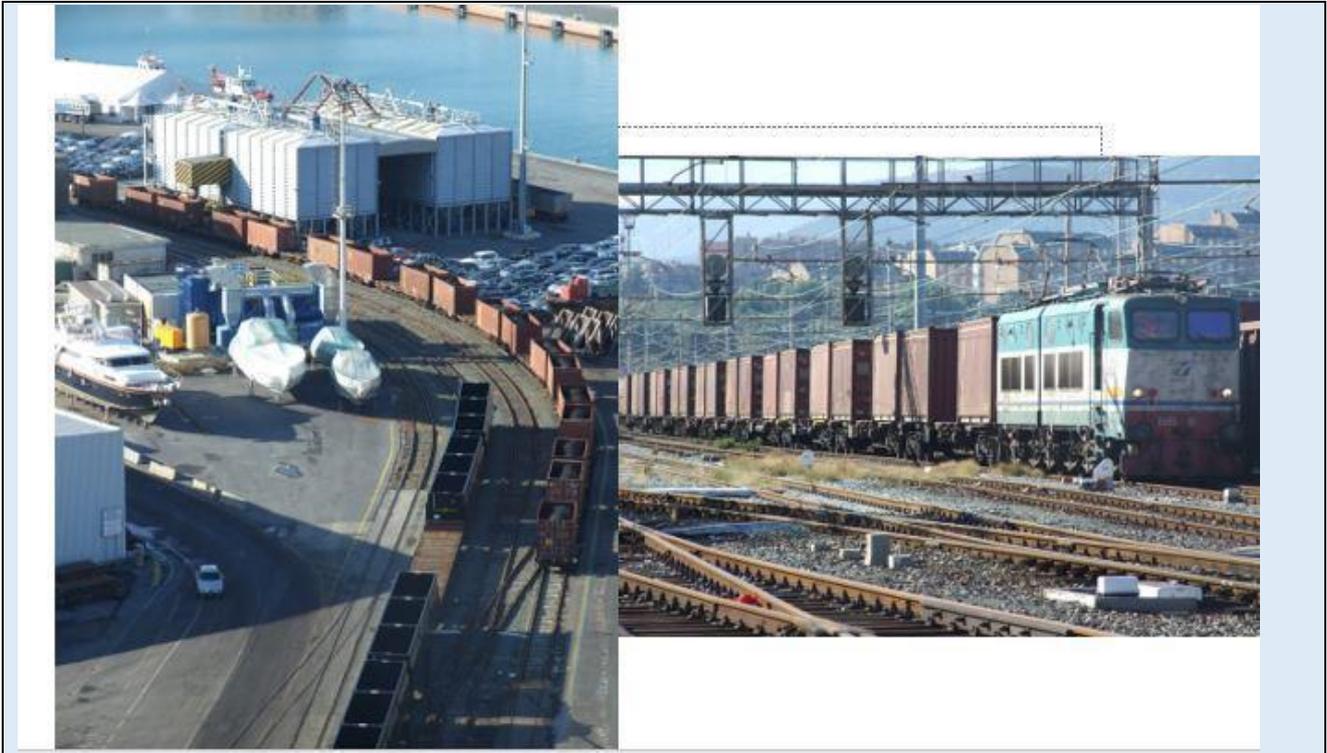
Gli oneri per la realizzazione di questo sistema (aggiornamento funivia, sistema ferroviario e adeguamento parchi) costituirebbero un investimento sia sul piano ambientale che su un efficiente e competitivo servizio logistico da fornire all'industria ripagherebbero ampiamente questo sforzo del pubblico.

Per tale motivo CGIL, CISL e UIL chiedono nuovamente alle istituzioni locali e regionali ed ai Ministeri competenti l'apertura di un confronto finalizzato a condividere un progetto di rilancio per l'infrastruttura che favorisca lo sviluppo economico del territorio e consenta la concessione di nuovi ammortizzatori sociali finalizzati a traguardare la ripresa dell'attività.





Sistema Ferroviario Savona (Porto) – Cairo Montenotte (Parchi per stoccaggio) a Bragno – Cairo Montenotte





AREA DI CRISI INDUSTRIALE DEL SAVONESE

Periodo: **2017 -2021**

PERCORSO E CONTESTO

Il percorso ha inizio nel 2013, quando è proprio il sindacato territoriale Savonese a denunciare la drammatica situazione dell'economia locale ed a proporre la rimodulazione del vecchio Accordo di programma realizzato per la crisi Ferrania sottoscrivendolo, nella nuova versione ampliata, il 5 giugno del 2014 con la denominazione EN.TRA. - Energia e Trasporti.

Dopo una fase di mobilitazioni, culminate nello sciopero territoriale dell'industria del 31 maggio 2016, a settembre dello stesso anno il Ministero dello Sviluppo Economico riconosce lo status di Area di Crisi Industriale Complessa (21 settembre 2016) per la provincia di Savona (21 comuni).

Il 17 ottobre 2016 CGIL, CISL e UIL territoriali presentano a tutte le Parti Sociali ed alle Istituzioni locali del territorio una propria "Piattaforma unitaria per il rilancio economico e produttivo del territorio" (vedi allegato B).

A marzo 2017 viene istituito presso la Provincia di Savona un gruppo di coordinamento territoriale (composto da CGIL, CISL e UIL territoriali, Associazioni Datoriali, Provincia di Savona, Autorità di Sistema Portuale) con lo scopo di monitorare lo stato di avanzamento dei progetti, di coinvolgere le Parti Sociali nell'individuazione degli indirizzi di politica industriale, di gestire la ricollocazione dei lavoratori espulsi dal mercato del lavoro attraverso il continuo adeguamento delle normative sugli ammortizzatori sociali in relazione ai tempi di attuazione dei processi economici e di reindustrializzazione. Compito quest'ultimo che ha determinato la sottoscrizione di nr. 3 Accordi con la Regione Liguria per gli anni 2017, 2018 e, pochi giorni fa, per l'anno 2019 in cui si dota il territorio degli specifici Ammortizzatori sociali e politiche attive previsti dalle norme Nazionali per le Aree di Crisi Industriali Complesse.

Tra il 26 settembre ed il 26 ottobre 2017, a seguito di incontri tra il gruppo di coordinamento e controllo nazionale - GCC - previsto dalla procedura di Area di Crisi Complessa (riconosciuto l'8 febbraio 2017) ed i soggetti locali, viene attivata la CALL per l'individuazione di potenziali manifestazioni di interesse: emergono 123 proposte di investimento di cui 116 per attività produttive e 7 per attività di ricerca e sviluppo per oltre 670 mln di euro.

A febbraio 2018 viene approvato il Piano di Riconversione e Riqualficazione Industriale -PRRI - da parte di INVITALIA con la previsione di risorse pubbliche per complessivi 40,7 mln di euro.

Il 30 marzo 2018 viene firmato l'Accordo di programma per il rilancio del territorio della provincia di Savona tra Mise, Invitalia, Anpal, Mit, Regione Liguria, Provincia di Savona e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (porti di Savona e Vado Ligure).

Il 20 aprile 2018 viene emanato l'Avviso 181/89 con scadenza 1° ottobre 2018 dal quale emergono 15 progetti di investimento per una somma complessiva di circa € 107 mln di euro, una richiesta di oltre 66 mln di agevolazioni ed un impatto occupazionale di circa 450 nuove assunzioni (vedi allegato C).

A gennaio 2019 INVITALIA pubblica la graduatoria di ammissione alla fase istruttoria delle domande di accesso alle agevolazioni ai sensi della L. 181/89 (vedi allegato D e aggiornamento ad aprile 2019 allegato E).

Nonostante le opportunità riconosciute al territorio a fronte dello status di Area di Crisi Industriale Complessa, le principali vertenze industriali non si sono ancora definite come evidenziato nella prima parte del documento.

Per questi motivi si ritiene fondamentale procedere ad una verifica puntuale di quanto realizzato nonché sbloccare le risorse ancora inutilizzate a causa del ricorso al Tar di una delle imprese "Pegaso Systems srl" bocciate nel bando per permettere l'avvio di ulteriori investimenti e quindi la creazione di nuovi posti di lavoro.





Il Territorio savonese risulta essere il territorio in cui si sono riscontrati i risultati migliori rispetto a tutte le altre aree di crisi industriali complesse d'Italia, tanto che il Ministero nel mese di maggio 2020 ha provveduto ad incrementare le risorse di finanziamento pubblico di ulteriori 12 milioni di euro.

Le risorse pubbliche a questo punto risultano essere circa 58 milioni di euro, così suddivise:

Risorse e Bandi regionali = totale 25,7 milioni di euro

- 16,5 milioni euro nuove attività produttive
- 3,5 milioni di euro Ricerca e Sviluppo
- 3 milioni di euro infrastrutture di ricerca
- 2,7 milioni di euro Politiche attive

Risorse e bandi nazionali = totale 32 milioni di euro

- 20 milioni di euro iniziali
- 12 milioni aggiunti a maggio del 2020

I bandi regionali hanno riscontrato un buon risultato di partecipazione con oltre 60 manifestazioni di interesse per la realizzazione di nuove attività produttive con investimenti sotto il 1,5 milioni di euro e la previsione di oltre 270 nuovi posti di lavoro: alcune imprese hanno iniziato ad assumere.

PRINCIPALI CRITICITÀ RISCONTRATE

Nonostante il ruolo propulsivo e decisivo per il riconoscimento dello status di Area di Crisi Industriale Complessa fino ad oggi giocato dal sindacato territoriale, non possiamo non segnalare due importanti criticità:

- la mancanza o comunque l'inadeguatezza delle comunicazioni rispetto all'evolversi dell'iter della procedura da parte del Ministero;
- la lentezza dell'iter decisionale per la concessione delle agevolazioni attraverso i bandi nazionali.

15

Per quanto riguarda il mancato coinvolgimento nella gestione delle informazioni, tale mancanza inibisce alle Parti Sociali locali la possibilità di indirizzare e coordinare un modello di sviluppo coerente con le potenzialità del territorio (l'ultimo incontro ufficiale con i rappresentanti di INVITALIA risale all'8 maggio 2018 presso la Regione Liguria). Non si hanno notizie puntuali, se non a livello Regionale, né tempestive né a medio termine, rispetto alla effettiva destinazione delle risorse e dei progetti realizzati o in fase di realizzazione. In questo modo è impossibile provare ad individuare, per tempo, eventuali soluzioni alternative, anche di carattere locale, che non facciano desistere eventuali investitori e non blocchino piani di reindustrializzazione.

RICHIESTE DI INTERVENTO

Fotografato lo stato dell'arte, le Organizzazioni Sindacali chiedono con forza:

- l'adozione immediata di un modello di comunicazione permanente tra livello nazionale, regionale e locale che permetta il monitoraggio dello stato di avanzamento del percorso e l'eventuale tempestiva adozione di possibili azioni correttive anche di carattere locale;
- l'individuazione, nell'ambito delle attività di politica attiva della Regione Liguria, del bacino dei lavoratori (così come previsto dalla normativa nazionale e di cui si attende la definizione da parte della Regione Liguria dal oltre 3 anni) espulsi dal mercato del lavoro, utile per ottenere parte delle agevolazioni a fronte di processi di ricollocazione;
- la programmazione, il finanziamento e la realizzazione di percorsi formativi finalizzati alla ricollocazione dei lavoratori espulsi dal mercato del lavoro nelle aziende interessate da processi di nuovo insediamento ovvero di ampliamento sul territorio.





CONSIDERAZIONI FINALI

Gli effetti non ancora completamente misurabili della crisi pandemica in corso in settori strategici per l'economia locale quali quelli del commercio, dei servizi e del turismo, rischiano, nel caso si combinino con le conseguenze della risoluzione negativa delle vertenze industriali sopra richiamate, di compromettere irrimediabilmente la tenuta del tessuto sociale, economico e produttivo del territorio.

Per tale motivo occorre affrontare e risolvere tempestivamente e positivamente le vertenze industriali e finalizzare l'iter dell'Area di Crisi Industriale Complessa del savonese richiamando un adeguato interessamento da parte dei livelli istituzionali e ministeriali sulle diverse tematiche sopra esposte.

Savona, 01 febbraio 2023

Dossier elaborato ed aggiornato da CGIL CISL UIL Savona

