



Camera del Lavoro
di SAVONA



Confederazione Italiana Sindacato Lavoratori
Area Sindacale Territoriale SAVONA



Unione Italiana del Lavoro



BREVE SCHEDA DI LETTURA VERTENZA

Funivie SpA Savona

per audizione alla Commissione Infrastrutture del SENATO del 5 luglio 2022

a cura di CGIL CISL UIL e FILT CGIL FIT CISL UilTrasporti Savona

CONTESTO ATTUALE

L'infrastruttura strategica per l'intera filiera delle rinfuse del porto di Savona, anche e soprattutto nell'ottica dell'espansione dello stesso, risulta tutt'oggi ferma a fronte dei pesanti danni determinati dall'alluvione del 23/24 Novembre 2019.

L'attuale forza lavoro annovera circa 60 dipendenti attualmente in cassa integrazione fino ad agosto 2022 con le coperture finanziarie previste dall'art. 16, comma 3 sexies, primo periodo, del decreto legge 10 settembre 2021 convertito con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, ovvero, fino al 25 novembre 2022 attingendo alle risorse disponibili per l'area di crisi complessa del savonese.

Nell'ambito dell'ultimo incontro con il Commissario Straordinario incaricato al ripristino della parte di impianto compromessa è emersa l'eventualità di uno slittamento di alcuni mesi delle operazioni di restauro che, in tale circostanza, riguarderebbero la fine dell'anno 2022.

Recentemente l'azienda ancora effettivamente gestrice dell'impianto ha dichiarato la volontà di mettere in liquidazione la società e di procedere al licenziamento collettivo del personale a partire dal mese di settembre non potendo fruire dell'impianto attualmente interdetto e, pertanto, beneficiare dei relativi introiti.

Nel corso dell'ultimo anno, su sollecitazione delle Organizzazioni Sindacali e grazie al contributo di soggetti pubblici e privati operanti a livello locale, della politica e delle amministrazioni, si è sviluppato un rinnovato interesse rispetto alle potenzialità dell'infrastruttura nell'ambito di un progetto più ampio ed integrato di gestione delle rinfuse (porto, trasporto fune e ferro, parchi stoccaggio retroportuali) con importanti ricadute positive in termini di sviluppo economico locale, occupazionali e di sostenibilità ambientale.

Negli ultimi mesi il confronto sul futuro dell'infrastruttura ha propiziato la nascita di una nuova società che si è candidata ufficialmente a chiedere la concessione per la creazione di un nuovo sistema di gestione e trasporto delle rinfuse dal porto all'entroterra con un sistema integrato ferro-fune (ferrovia e funivia).

NUOVE OPPORTUNITÀ

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 UIL Trasporti 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**.

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, non solo 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.

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.

RILEVAZIONI E RICHIESTE

Stante quando sopra descritto permangono, accanto alle evidenti opportunità relative al recupero ed al rilancio dell'infrastruttura, fondamentali problematiche da risolvere:

- 1) nelle more delle attività di riparazione delle parti danneggiate dell'infrastruttura occorre individuare risorse finanziarie adeguate (attualmente non sufficienti) e modalità di intervento che consentano il ripristino della piena funzionalità dell'intero impianto che, dopo molti mesi di inattività, necessita di importanti interventi di manutenzione. Tali adeguamenti manutentivi risultano indispensabili per il collaudo funzionale dell'intero impianto (e non soltanto della parte compromessa a giustificazione delle risorse utilizzate per il ripristino dei piloni crollati a seguito della frana), per la messa in sicurezza dell'infrastruttura nonché per la possibilità di procedere ad una nuova procedura di concessione. Per tali motivi gli interventi devono essere realizzati contemporaneamente ovvero in coerenza temporale con quelli relativi al ripristino dei piloni crollati avvalendosi delle competenze tecniche del personale dipendente di Funivie SpA;
- 2) in attesa del ripristino dell'infrastruttura e dell'affidamento della stessa in concessione risulta indispensabile salvaguardare l'occupazione per tutto il tempo necessario. Tale processo oltre a necessitare di coperture finanziarie adeguate esige percorsi chiari di gestione del personale per consentire continuità occupazionale e di utilizzo di ammortizzatori sociali: nel caso, infatti, l'attuale concessionario apra le procedure di messa in liquidazione della società e di licenziamento collettivo il personale dovrà essere salvaguardato in attesa di essere affidato a nuovo concessionario. Per l'utilizzo di nuovi ammortizzatori sociali occorre garantire la continuità occupazionale della forza lavoro durante i trasferimenti tra attuale concessionario, eventuale struttura commissariale e nuovo concessionario. Non si tratta di un intervento solo di carattere sociale ma di difesa delle professionalità necessarie (uniche e non reperibili sul mercato stante la specificità dell'impianto) per il funzionamento del sistema funiviario nonché per la formazione di nuove figure professionali da inserire nell'ambito del nuovo progetto di rilancio dell'infrastruttura;
- 3) al fine di non perdere l'occasione di rilancio dell'infrastruttura nell'ambito del succitato progetto integrato di gestione delle rinfuse unitamente agli effetti che lo stesso potrebbe produrre in termini di sviluppo economico, occupazione e sostenibilità ambientale occorre procedere quanto prima all'individuazione di un nuovo concessionario (valorizzando le manifestazioni di interesse già ricevute) nonché all'affidamento immediato dell'utilizzo delle parti già potenzialmente operative (trasporto ferroviario, parchi ecc. ecc.) in modo da risolvere quanto prima i problemi derivanti dal trasporto su gomma nonché da velocizzare il perfezionamento del piano complessivo.

In sintesi oltre al reperimento delle risorse economiche necessarie per i lavori di ripristino completo dell'infrastruttura è necessario, dotare, a seguito della revoca o della retrocessione dell'attuale concessione, il Commissario individuato dall'attuale normativa (Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale) dei poteri e degli affidamenti necessari per: 1) poter procedere ai lavori di manutenzione e di collaudo dell'infrastruttura funiviaria, 2) acquisire e gestire la forza lavoro attraverso l'utilizzo degli ammortizzatori sociali ovvero il graduale reinserimento lavorativo per le operazioni di manutenzione e collaudo necessarie al ripristino dell'operatività dell'infrastruttura funiviaria, 3) procedere quanto prima alle operazioni utili per l'affidamento di una nuova concessione complessiva dell'impianto (funivie, parchi ferroviari, aree di stoccaggio ecc. ecc.) attraverso la possibilità di utilizzo, anche anticipatamente rispetto al completamento dei lavori di riparazione, delle parti già immediatamente fruibili (es. parchi ferroviari e aree di stoccaggio) al fine di permettere quanto prima il riavvio delle attività economiche/produktive.