



SEGRETERIE CONFEDERALI TERRITORIALI

Provincia di SAVONA

# DOSSIER SULLE CRISI INDUSTRIALI DEL TERRITORIO

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

*Documento elaborato in collaborazione con le categorie sindacali di settore*

*Aggiornamento Gennaio 2021*





Azienda: **BOMBARDIER TRANSPORTATION**

Settore: **PRODUZIONE MATERIALE ROTABILE**

Sito: **VADO LIGURE**

Livelli occupazionali attuali: **450**

Nei diversi incontri tenutisi al MiSE nel corso del 2019, anche in quelli successivi alla visita dell'allora ministro Di Maio, il Gruppo ha continuato a ribadire la necessità di trovare un accordo, dopo la cessione del ramo d'azienda legato all'ingegneria nel giugno 2019 a SEGULA TECHNOLOGIES, con un altro operatore del settore per realizzare una partnership per tutte o parte delle attività (quindi limitatamente alla produzione) del sito di Vado Ligure.

L'ultimo incontro si è tenuto nel mese di novembre 2019 senza che però ci fosse alcun tipo di significativa novità rispetto al quadro descritto. Pertanto il Vice Gabinetto Social si è impegnato a riaggiornare il tavolo ad inizio 2020.

In attesa che arrivasse la convocazione (sollecitata con richiesta del 20 gennaio 2020) abbiamo sottoscritto il 30 gennaio 2020 presso il Ministero del Lavoro l'accordo per un anno di CIGS per area di crisi industriale complessa per 12 mesi con l'intenzione di evitare scenari (sempre possibili) di chiusura dello stabilimento nel caso il progetto di partnership per la gestione dello stabilimento non si fosse delineato nell'arco dell'anno. Ovviamente l'emergenza COVID19 ha comportato l'utilizzo dell'ammortizzatore sociale dedicato (aperto per lo stabilimento di Vado Ligure già nello scorso mese di marzo) e, pertanto, ad oggi è stata utilizzata solo una minima parte della CIGS per area di crisi industriale complessa che era, ad inizio dello scorso anno, l'unico ammortizzatore sociale disponibile. In questo modo, nel momento in cui la cassa integrazione COVID19 cesserà avremo ancora a disposizione la quasi totalità dei 12 mesi di CIGS; inoltre nel mentre anche il "contatore" della cassa integrazione ordinaria dovrebbe ripartire garantendo una discreta copertura di ammortizzatori sociali. Tutto ciò risulta però importante se utile al raggiungimento della stabilità ossia l'individuazione di una chiara missione produttiva con conseguenti carichi di lavoro sufficienti ad occupare tutti i 450 lavoratori del sito nonché i 50 lavoratori ex BOMBARDIER attualmente dipendenti di SEGULA il cui futuro è sempre in gran parte legato ai carichi di lavoro per BOMBARDIER. È importante ricordare che 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 che non può, pertanto, rappresentare un obiettivo bensì semplicemente uno strumento per evitare di perdere ulteriori posti di lavoro nell'attesa di costruire una prospettiva industriale.

Alla fine del mese di febbraio 2020 le voci che avevano iniziato insistentemente a circolare da qualche settimana hanno trovato una conferma ufficiale: tutte le attività di BOMBARDIER TRANSPORTATION vengono vendute ad ALSTOM. Si è provveduto a chiedere la convocazione urgente del tavolo di confronto al MiSE per capire se lo scenario al centro della discussione (partnership per la gestione del sito) fosse ancora attuale o se viceversa anche lo stabilimento di Vado Ligure avrebbe seguito tutte le altre attività di BOMBARDIER in ALSTOM. Quella convocazione però, neppure in modalità videoconferenza, è mai arrivata e nel frattempo le autorità antitrust di tutto il mondo hanno dato il via libera all'opera. Per quanto riguarda le attività entro i confini dell'Unione Europea, la Commissione Europea ha imposto la cessione di alcuni asset 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 (e con cui TRENITALIA si è peraltro aggiudicata una importante gara in Spagna con la prospettiva quindi di portare in Italia carico di lavoro destinato al mercato estero) ci preoccupa particolarmente. Infatti quello dello Zefiro 1000 era un progetto congiunto HITACHI - BOMBARDIER (con quota 60% HITACHI e 40% BOMBARDIER) e l'uscita di BOMBARDIER dallo stesso potrebbe compromettere la possibilità di avere futuri e vitali carichi di lavoro.

Nei vari incontri tenuti a livello di Comitati Aziendali Europei congiunti ALSTOM - BOMBARDIER abbiamo evidenziato l'unicità del sito di Vado Ligure che non ha una missione industriale "univoca" ossia legata ad un





particolare progetto. È pertanto necessario avere assicurazioni in merito al fatto che questa prescrizione non metta in pericolo il mantenimento del sito una volta che sarà passato in ALSTOM. ALSTOM e BOMBARDIER hanno sempre ribadito come lo stabilimento di Vado Ligure non rientra tra i cosiddetti “rimedi” (ossia non rientra nella cessione di progetti e dei siti produttivi in cui quei progetti vengono realizzati) e che, non essendo un sito in cui si realizza esclusivamente l’alta velocità, lo stabilimento, qualora non ci fosse la possibilità in futuro di continuare a collaborare con HITACHI nella produzione di Zefiro 1000, potrà contare su altre attività. Il problema è che ad oggi non è ancora chiara quale sarà la missione industriale del sito e soprattutto non sono ipotizzabili carichi lavoro che vadano, al più tardi, oltre la fine del 2022.

Oggi lo stabilimento è infatti estremamente “scarico” e le attività per la produzione delle casse per 21 dei 23 treni Zefiro 1000 per il mercato spagnolo non partiranno prima del prossimo maggio con un carico di lavoro che dovrebbe durare 18-20 mesi. Il sito di Vado Ligure non sarà invece della partita rispetto alla produzione dei 14 treni ad alta velocità per l’Italia (opzione aggiuntiva prevista dalla vecchia gara relativa all’alta velocità il cui utilizzo è stato annunciato da TRENITALIA nel maggio 2019) che TRENITALIA si è aggiudicata nel settembre 2019 e che saranno pertanto (a differenza di quanto inizialmente previsto) prodotti dalla sola HITACHI.

Questo carico di lavoro insieme alle altre attività (produzione locomotive merci per clienti privati, attività di grande manutenzione ed attività di service presso cantieri fuori stabilimento) ciò dovrebbe permettere, a partire dalla metà dell’anno in corso, un utilizzo della cassa integrazione decisamente meno impattante. Purtroppo MERCITALIA non ha invece ancora esercitato l’opzione prevista dalla gara vinta da BOMBARDIER nel novembre 2017 per ulteriori 20 locomotive oltre alle 40 già prodotte, opzione che porterebbe un carico di lavoro di 6 mesi.

Le procedure antitrust per l’acquisizione da parte di ALSTOM delle attività di BOMBARDIER TRANSPORTATION si sono comunque concluse in tutto il mondo e pertanto, dal prossimo 29 gennaio, ci sarà il passaggio ad ALSTOM o ad una nuova società che sarà creata per gestire le attività ex BOMBARDIER. A riguardo sottolineiamo di non avere informazioni specifiche ma solo generiche rassicurazioni in merito al fatto che nei prossimi due anni non dovrebbe esserci alcuno sconvolgimento. Resta il fatto che c’è stata e c’è una pesante assenza dei livelli istituzionali che non hanno sufficientemente monitorato (o se lo hanno fatto non lo hanno trasmesso alle Organizzazioni Sindacali) ed inciso su una vertenza che porterà alla costituzione del secondo gruppo nel settore produzione materiale rotabile a livello mondiale (circa 76.000 dipendenti e fatturato annuo di circa 15,5 miliardi di euro).

Ancora una volta sottolineiamo come il sito di Vado Ligure sia 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). Questa polivalenza è un elemento che ALSTOM deve a nostro giudizio assolutamente valorizzare trovando una missione produttiva compatibile col vicino stabilimento di Savigliano (CN).

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).

Da tempo indichiamo la necessità di una regia a livello governativo (MiSE e MIT in particolare) per il mercato nazionale di produzione materiale rotabile dal momento che sono in ballo commesse prevalentemente per aziende a partecipazione pubblica per servizi di pubblica utilità. Regia che deve essere finalizzata certamente al miglioramento ed allo sviluppo (in linea con un piano di mobilità nazionale sostenibile) del servizio di mobilità su ferro ma anche alla difesa dell’occupazione e del patrimonio industriale ancora presente nel nostro Paese. A partire da un urgente aggiornamento del tavolo di confronto presso il MISE una volta avviata una proficua interlocuzione con i vertici di ALSTOM per capire le intenzioni per il sito di Vado Ligure, ci auguriamo possa iniziare questo ambizioso ma necessario percorso.





Azienda: **PIAGGIO AEROSPACE - LAERH**

Settore: **PRODUZIONE VELIVOLI CIVILI E MILITARI**

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

Livelli occupazionali attuali: **oltre 1.000**

Nonostante l'intenzione del commissario straordinario Avv. Vincenzo Nicastro di concludere l'iter di vendita dell'azienda entro la fine del 2020, la vertenza della PIAGGIO AEROSPACE non è ancora risolta. Le condizioni determinate dalla pandemia hanno ritardato tutti gli iter procedurali e ridotto le compagini societarie interessate all'acquisizione.

L'ultimo incontro, da remoto, con il MiSE si è tenuto il 16 ottobre 2020 con impegno da parte del Ministero di riconvocare il tavolo nella prima decade di novembre. 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. Contratto che prevede il finanziamento per il completamento dell'iter certificativo del velivolo a pilotaggio remoto e l'acquisto di un sistema (due velivoli ed una stazione a terra). Avevamo richiesto al tavolo del MiSE, presieduto dalla Dott.ssa Todde e dal Sottosegretario Dott. Manzella, che al successivo incontro fosse presente anche il Ministero della Difesa per capire i tempi di attivazione del contratto per il P1HH. L'emergenza sanitaria ha di fatto rallentato un percorso che comunque necessitava e necessita di grande attenzione da parte del Governo. Negli ultimi mesi quest'ultimo sembra aver abbassato l'attenzione su questa vicenda, non solo per l'emergenza sanitaria, che abbiamo ben presente vivendo in uno dei territori maggiormente colpiti, ma per la mancanza di interessamento da parte dei Ministeri coinvolti.

Ad oggi (fine gennaio del 2021) la convocazione del tavolo di novembre non è mai arrivata.; manca ancora il contratto per il P1HH da parte del Ministero della Difesa; non è stata individuata 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; ma, soprattutto, si ha la netta sensazione che, in una fase cruciale e determinante come questa, non ci sia la necessaria attenzione da parte del Governo nel delicato compito di individuare un soggetto industriale in grado di acquisire l'azienda e predisporre un reale piano industriale di prospettiva a medio e lungo termine in un settore così importante e strategico.

Nei mesi passati il percorso commissariale ha comunque prodotto risultati positivi: l'Azienda oggi può vantare un portafoglio ordini di oltre 800 milioni di euro (tra motori e velivoli); un progetto straordinario con il velivolo a pilotaggio remoto che deve essere ultimato e tre stabilimenti all'avanguardia (Villanova d'Albenga, Genova Sestri e la LAERH di Albenga). Quest'ultima viene spesso erroneamente considerata azienda fornitrice mentre rappresenta una parte integrante ed indispensabile per PIAGGIO AEROSPACE.

Le attività per lo stabilimento LAERH di Albenga, infatti, sono esclusivamente legate, se si eccettua una piccola commessa per Leonardo (che ci auguriamo possa rappresentare l'inizio di una futura collaborazione), ai carichi di lavoro per PIAGGIO AEROSPACE che impegnano soltanto i lavoratori occupati nel montaggio mentre i lavoratori dei reparti fabbricazione e logistica saranno nuovamente collocati in cassa integrazione (si fa presente che negli ultimi due anni tutti i lavoratori hanno fatto più giornate di cassa integrazione che di lavoro).

Nel 2014 avevamo salutato positivamente l'insediamento di LAERH nel nostro territorio soprattutto in ragione del piano industriale presentatoci che non si limitava alla rioccupazione di lavoratori precedentemente dipendenti diretti di PIAGGIO bensì mirava alla costruzione di un sito produttivo che avrebbe occupato fino a 250 lavoratori (creando quindi nuova occupazione) grazie alla diversificazione dei clienti: progetto purtroppo mai decollato.

Le vicende di PIAGGIO AEROSPACE datate novembre 2018 prima e l'attuale pesantissima congiuntura economica che vive il settore aerospace ora (con prospettive molto negative di qui al 2024/25) completano un quadro di





## SEGRETERIE CONFEDERALI TERRITORIALI

Provincia di SAVONA

gravissima incertezza che rischia di minare definitivamente quella che doveva essere un'importante operazione di rilancio industriale del Ponente della nostra provincia.

Senza un intervento urgente ed incisivo da parte dei ministeri interessati e della presidenza del Consiglio, il rischio è quello di fare precipitare nel baratro ancora una volta l'azienda e gli oltre mille dipendenti. Si ricorda che anche nell'ultimo decreto 'Cura Italia' è stata ribadita l'importanza strategica dell'azienda per il nostro Paese con la conferma della norma Golden Power. Provvedimento, quest'ultimo, che tutela le produzioni ritenute strategiche per il Governo che, nel caso di PIAGGIO AEROSPACE riguardano sia il comparto motoristico che quello velivolistico. È assurdo che si continui a temporeggiare lasciando i lavoratori, che in questi mesi hanno fatto sacrifici economici e sociali straordinari senza mai smettere di credere in una possibile ripresa e senza mai smettere di lavorare per garantire le produzioni e le manutenzioni per clienti privati e pubblici, nella costante incertezza rispetto al loro futuro.

Mancano pochissimi giorni alle manifestazioni di interesse vincolanti ed è, quindi, necessario intervenire e lavorare per garantire una soluzione che tenga insieme tutta l'azienda così come oggi la conosciamo in termini di produzioni, occupazione e stabilimenti, evitando qualsiasi "spezzatino".





Azienda: **SANAC**

Settore: **LAVORAZIONE MATERIALI REFRAATTARI 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:





## SEGRETERIE CONFEDERALI TERRITORIALI

Provincia di SAVONA

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).







Azienda: **ITALIANA COKE**

Settore: **PRODUZIONE DI CARBONE COKE**

Sito: **CAIRO MONTENOTTE**

Livelli occupazionali attuali: **220 + indotto**

Breve cronistoria:

- nel marzo del 2015 si cominciano ad avvertire i primi segnali di grave crisi finanziaria: vari fornitori, ditte appaltatrici e prestatrici di servizi, a seguito di ben 11 mesi di fatture invase e lavori non pagati, decidono di fermarsi e di chiedere istanza fallimentare attraverso l'accesso al Concordato preventivo in continuità produttiva: ciò coincide con i primi problemi di liquidità per il pagamento degli stipendi dei lavoratori e per il saldo dei creditori. Il bilancio 2015 chiude con una situazione debitoria di ben 76 milioni di euro;
- nell'aprile del 2015 i Segretari Confederali chiedono un incontro al MiSE denunciando forte preoccupazione rispetto alla crisi di Italiana Coke che rischia di compromettere la tenuta occupazionale e produttiva dell'intera filiera interessando anche le altre società del gruppo (Funivie S.p.A. e Terminal Alti Fondali Savona) nonostante la produzione di Coke continui ad essere considerata strategica dal nostro Paese e dalla Commissione Europea in quanto materia prima indispensabile: la strategia individuata dal gruppo per affrontare la situazione non convince;
- il 27 maggio 2015 si svolge l'incontro al MiSE;
- il 1° giugno 2016 si riunisce presso il tribunale di Genova l'adunanza dei creditori e alla fine dello stesso mese l'adunanza approva il piano di ristrutturazione del debito attraverso lo strumento del Concordato preventivo. Il piano prevede una serie di manovre correttive di bilancio e di processo, il pagamento a 30 gg dei fornitori e il rientro del debito, attraverso anche la previsione dell'imminente arrivo del finanziamento da parte del MiSE per un importo 16,50 milioni di euro finalizzato alla realizzazione di opere di adeguamento;
- poco dopo il ricorso da parte di uno dei firmatari il concordato spinge la Banca Regionale Europea ad esprimersi contro l'omologa e a dicembre 2016 al 1° livello di giudizio viene respinto. La BRE presenta ricorso al 2° livello di giudizio;
- nel frattempo il 31 ottobre 2016, Augusto Ascheri, maggior azionista del gruppo ICE nomina Amministratore Delegato di Italiana Coke il Dott. Paolo Cervetti, già A.D. di Funivie Spa ed in passato A.d. di AMT di Genova;
- tale nomina sancisce di fatto l'accettazione dei percorsi da parte delle banche che di fatto diventano "proprietarie" di Italiana Coke;
- il 1° febbraio 2017 viene respinto per la seconda volta il ricorso di BRE e parte il via libera per il concordato preventivo della durata di cinque anni (2016/2020). Il giudice nomina Commissari giudiziali il Dr. Ermanno Martinetto ed il Dr. Simone Lupi di Genova;
- il 23 marzo 2017 Mediocredito Italiano ha deliberato la concessione di un finanziamento bancario per un importo massimo di 1,5 milioni di euro nonché, accertato il merito creditizio di Italiana Coke per la concessione di un finanziamento agevolato di 13.6 milioni di euro, subordinato alla positiva delibera di Cassa Deposito e Prestiti;
- il 14 giugno 2017 Italiana Coke cede l'80% della partecipazione detenuta in Terminal Rinfuse di Genova Srl, ad un prezzo di 4,8 milioni di euro (il piano Concordatario prevedeva la cessione del 40% della partecipazione detenuta in TRG Srl per un corrispettivo di 4,6 milioni di euro e soltanto se non fosse risultato possibile conseguire tale prezzo per una quota di minoranza, si sarebbe ceduta la quota di controllo);
- con tali proventi vengono pagati i debiti verso i creditori privilegiati previsti nel piano concordatario;
- solo il 18 luglio 2017 il MiSE delibera, attraverso Cassa Deposito e Prestiti e Medio Credito Italiano e UBI Spa, un finanziamento di 16,5 mln di euro per investimenti ambientali già sostenuti (45 mln di euro circa)







che doveva essere concesso entro il 30 giugno 2017 e rappresenta il 40% del peso economico all'interno del piano;

- i risultati discostanti tra le prescrizioni del Concordato e le relative relazioni semestrali dei commissari giudiziali hanno fatto slittare il finanziamento MiSE in quanto impossibile certificare il merito creditizio (in sostanza le garanzie richieste dal MISE affinché il prestito, esclusa la parte a fondo perduto, possa essere restituito, non possono essere attestate (il cosiddetto merito creditizio): Italiana Coke pur lavorando e pagando i dipendenti, non riesce a generare quel surplus atto a restituire i soldi del finanziamento e contemporaneamente a pagare i creditori). Le due relazioni dei Commissari Giudiziali mettono nero su bianco la estrema fragilità della realtà Italiana Coke che non riesce ad attenersi al piano concordatario;
- solo in data 14/05/2020 Italiana Coke ha ricevuto il finanziamento dal MiSE/Cassa Depositi e Prestiti pari a circa 12 milioni. Si è aperto però un contenzioso, non ancora manifestatosi apertamente, sull'utilizzo di tale contributo tra commissari i quali sostengono che i soldi debbano essere utilizzati per pagare i creditori e l'azienda che sostiene la possibilità di poterli finalizzare alla normale gestione dell'azienda;
- negli anni i commissari hanno segnalato forti criticità in merito all'andamento aziendale ed al rispetto del piano concordatario. Nell'ambito dell'ultima verifica di bilancio hanno dichiarato che lo scostamento progressivo dell'Ebitda a fine 31/12/2019 risulta pari a di 13,7 milioni e non potrà essere recuperato nell'arco temporale del piano che scade nel marzo 2021.

Considerazioni finali:

- 1) preoccupa il fatto che le uniche volte che abbiamo avuto possibilità di portare a livello ministeriale la vertenza Italia Coke sia stato nell'ambito della più ampia vertenza sulla filiera rinfuse;
- 2) sorprende che le preoccupazioni sindacali e dei commissari non trovino corrispondenza con i comportamenti dei creditori che hanno sempre ricevuto meno di quello dovuto e con un adeguato interesse istituzionale sulla vicenda rispetto ad una procedura di fallimento sempre ancora possibile;
- 3) stupisce che a distanza di anni la situazione debitoria sia passata da 53 mln a 50 mln rimanendo pressoché costante nel tempo;
- 4) meraviglia che non ci sia chiarezza sull'utilizzo del finanziamento ministeriale e che si sottaccia la problematica ambientale che da tempo incombe sul sito produttivo.





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 e soprattutto per Italiana Coke ha subito pesanti danni a seguito dell'alluvione del 23/24 Novembre 2019 che ne hanno determinato il blocco totale.

Al 01/01/2021, con gli ultimi due pensionamenti e le dimissioni volontarie di un lavoratore, il numero degli addetti è sceso a 68 unità (solo un anno gli occupati erano 79).

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.

Questi ammortizzatori sono sempre stati anticipati dall'azienda.

- dal 16 Novembre l'ammortizzatore sociale utilizzato è quello previsto dall'art. 94 bis approvato con il decreto Cura Italia del 24.04.2020 appositamente per la particolare situazione aziendale.

Oggi lo stato dell'arte prevede il pagamento diretto dell'INPS, e siamo purtroppo a conoscenza del persistere di alcuni problemi burocratici tra INPS Regionale, INPS Nazionale e Regione che non permettono l'erogazione della CIGD. Le risorse per il finanziamento dell'ammortizzatore sono quelle previste dallo stato di crisi complessa del savonese e si auspica che vengano sbloccate entro il mese di marzo. Questo ritardo comporterà che molti lavoratori a fine di questo mese, non avendo lavorato neanche un giorno, non riceverà stipendio. Per tale motivo si sta discutendo della rotazione della cassa integrazione, cercando di dare la possibilità a tutti i lavoratori di poter lavorare qualche giorno al mese.

I lavoratori sostengono a ragione, che l'impianto ha bisogno di interventi manutentivi urgenti, perché sta rischiando un degrado che alla lunga potrebbe diventare irreparabile.

Rispetto alla **concessione ministeriale** Funivie spa l'ha di fatto restituita in data 08/01/2020. Ad oggi sta proseguendo il confronto tra Funivie ed Autorità di Sistema Portuale (incaricata dal MIT) al fine di trovare una soluzione.

L'ipotesi è l'uscita definitiva di Funivie spa al 31/12/2021 a seguito di una nuova assegnazione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale attraverso la definizione di un nuovo bando di gara.

In merito al **ripristino dell'infrastruttura** post-alluvione sono stati effettuati i carotaggi ed il posizionamento dei sensori per l'installazione dei nuovi pali, ma questa operazione dovrà aspettare almeno la primavera inoltrata.

Il 15 gennaio u.s. durante la visita del Commissario all'impianto, si è valutata l'ipotesi, attraverso l'intervento di un'azienda specializzata dell'Alto Adige, dell'eliminazione di alcune campate che permetterebbe una importante accelerazione sul ripristino. Il Commissario ha, inoltre, comunicato che il 30 Aprile 2021 sarà posto in quiescenza, ma ha già richiesto l'immediato affiancamento della persona che lo dovrà sostituire.





## 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, la situazione industriale continua a presentare importanti situazioni di crisi.

Il territorio savonese continua a vivere una drammatica situazione economica ed occupazionale, martoriato da crisi industriali ancora oggi prive di soluzione (Bombardier, Piaggio Aerospace, LaerH, Funivie, Italiana Coke, Mondomarine, Sanac).





Per questi motivi si ritiene fondamentale passare alla fase “operativa” dei contenuti dell’Accordo di Programma ad oltre 3 anni dalla sua stipula e soprattutto velocizzare l’iter della procedura da parte del Mise attraverso Invitalia – ad oggi bloccati a causa del ricorso al Tar di una delle imprese “Pegaso Systems srl” bocciate nel bando - per permettere l’avvio degli 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.

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, se non a livello Regionale, né tempestive né a medio termine, rispetto alla valutazione delle richieste, alle eventuali esclusioni nonché alle motivazioni di quest’ultime. 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.

La lentezza dei processi decisionali sulla concessione dei finanziamenti della L. 181/89 rischia, anch’essa, di allontanare i soggetti industriali seriamente interessati ad investire sul territorio. Il blocco di importanti progetti come quelli ammessi all’istruttoria non solo ha impatti negativi su nuova potenziale occupazione ma sta determinando un graduale disinteressamento verso il territorio da parte, non solo dei grandi investitori ma anche di piccole e medie aziende interessate ad insediarsi in un territorio in fase di rilancio.

### RICHIESTE DI INTERVENTO

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





- la velocizzazione dell'iter autorizzativo avviato per il territorio savonese al fine di non disperdere le occasioni di nuovi investimenti sul territorio;
- la semplificazione dell'iter legato alle Aree di Crisi Industriali Complesse che, nella formulazione attuale, rischiano non solo di risultare inefficaci ma addirittura di rallentare o bloccare processi di riqualificazione e di rilancio produttivo dei territori;
- l'introduzione 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.

A fronte del perdurare di crisi aziendali, da una parte, e del persistere di manifestazioni di interesse rispetto ad un territorio con potenzialità nel medio e lungo periodo, si rende necessario adottare, quanto prima, interventi che favoriscano la conclusione dell'iter dell'Area di Crisi Industriale Complessa nonché l'avviamento di tutte le azioni locali a sostegno dello sviluppo territoriale.

#### **POLITICHE PASSIVE - AMMORTIZZATORI SOCIALI - MOBILITÀ IN DEROGA PER L'ANNO 2021**

Al fine di poter provvedere a sottoscrivere l'accordo di proroga per la concessione della mobilità in deroga per l'Area di crisi industriale complessa Savonese, occorre attendere la ripartizione delle nuove risorse stanziato con la legge di bilancio 2021, oppure l'autorizzazione ad utilizzare i residui delle precedenti assegnazioni ministeriali da parte del Ministero del lavoro.

Per completezza, di seguito, il comma della legge di bilancio a cui si fa riferimento:

*"289. Al fine del completamento dei piani di recupero occupazionale di cui all'articolo 44, comma 11-bis, del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, sono stanziato ulteriori risorse per un importo pari a 180 milioni di euro, a valere sul Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, da ripartire tra le regioni con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Le predette regioni possono destinare, nell'anno 2021, le risorse stanziato ai sensi del primo periodo alle medesime finalità del citato articolo 44, comma 11-bis, del decreto legislativo n. 148 del 2015, nonché a quelle dell'articolo 53-ter del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96."*

#### **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.

