

## **RELAZIONE SITUAZIONE FUNIVIE S.P.A.**

Il territorio savonese negli ultimi 20 anni sta passando un periodo economico molto difficile con la conseguenza che chiudono numerose fabbriche storiche di interesse nazionale (Italsider, 3M Ferrania, Vetrotex,...) e sta portando alla chiusura di altre come le Funivie S.p.A., ferrovia di proprietà dello Stato data in concessione nel 2007 alla società Italiana Coke, di proprietà della famiglia Ascheri.

Il materiale viene sbarcato dal terminal T.A.F.S. (Terminal Alti Fondali) ditta di proprietà di Italiana Coke (è stato realizzato dall'Autorità Portuale sulla Darsena Alti Fondali del porto di Savona in zona 29, con elevato pescaggio, in sostituzione dell'impianto di Miramare divenuto obsoleto per la ridotta profondità di accosto, ed è operativo dal 2005) con la possibilità di stoccarlo in sette vasche con la capacità di 54.000 ton. e di inviarlo, mediante nastri trasportatori a Funivie S.p.A..

La Funivie S.p.A., per collegarsi al nuovo terminal, ha ammodernato l'impianto con due tunnel contenenti nastri trasportatori: uno di cinquecento metri dentro al porto che va a svuotarsi in un pozzo sotterraneo; l'altro di oltre un chilometro che parte sotto il suddetto pozzo e si articola in parte sotto il mare fino a sbucare in località San Rocco e collegarsi alle linee funiviarie.

Detto impianto si è dimostrato ancora competitivo e all'avanguardia dal punto di vista ambientale, le cui ricadute negative, dal momento della fermata per causa di forza maggiore, si sono viste in maniera evidente sulla circolazione sulla statale del Colle di Cadibona e per il traffico urbano.

L'impianto funiviario collega il porto di Savona con il comune di Cairo Montenotte stoccando il materiale a parco con carri ponte e alla cokeria Italiana Coke mediante una sospesa.

Il 24 Novembre 2019 la nostra azienda è stata colpita da due importanti smottamenti di terreni che hanno interessato quattro pali in due località distinte nel comune di Savona:

- una a San Lorenzo soprastante l'autostrada Genova – Ventimiglia
- l'altra a Cadibona

Il 2 marzo 2020 il Governo interviene sulla questione con “Interventi per il territorio di Savona a seguito degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre A.S. 2019 “

Dopo gli interventi necessari e inderogabili di messa in sicurezza degli impianti (una frana metteva a rischio il ponte protettore della Genova/Ventimiglia A10 mentre sull'altra frana i tralicci crollati erano rimasti appesi alle funi dell'impianto) e altri

interventi minori, ma altrettanto importanti e necessari per salvaguardare l'infrastruttura, si è andati verso un blocco quasi totale delle attività ulteriormente accentuato dal lockdown dovuto al Covid-19.

Attualmente le uniche attività, che da quasi un anno proseguono regolarmente, sono quelle legate alla stazione di S. Giuseppe ed in particolare: il movimento ferroviario, il ricarica dei camion e tutte le attività correlate e di supporto che occupano un numero molto limitato dei dipendenti della società.

Il 24 aprile 2020 il Governo, definendo l'infrastruttura strategica perché inserita in un contesto come quello ligure già carente di infrastrutture, ha approvato il decreto con il quale, nell'articolo 94 bis, disponeva la cassa integrazione per i dipendenti, lo stanziamento dei soldi per la rimessa in funzione dell'impianto e la nomina di un commissario per l'esecuzione dei lavori di ripristino.

La situazione di Funivie S.p.A. è ulteriormente complicata a causa del contenzioso che si è aperto tra i vertici di Italiana Coke e il Ministero delle Infrastrutture. Infatti con lettera datata 8 gennaio 2020, il concessionario ha deciso che a causa dell'impossibilità di esercire l'infrastruttura in conseguenza dei danni dell'alluvione manifesta al Ministero delle Infrastrutture la volontà di recedere dalla concessione. Nonostante il parere contrario dell'Avvocatura dello Stato, interessata dal Ministero, che ritiene non valide le motivazioni addotte nella lettera, il concessionario Italiana Coke conferma l'intenzione di riconsegnare la concessione al Ministero con una lettera successiva.

Il quadro va completato con il fatto che Funivie S.P.A. ha lavorato dal 2010 fino al 24 novembre 2019, con il collegamento dei nuovi impianti, nonostante la riduzione drastica del personale, dovuto ai pensionamenti e al mancato turn over, sceso di oltre il 60% fino al numero attuale di circa 78 unità. In questo periodo c'è stato un costante incremento delle rinfuse trasportate fino ad arrivare alle oltre 850.000 ton. dell'ultimo esercizio del bilancio giugno 2018/2019, del quale si è giovato il concessionario Italiana Coke e le aziende da lui controllate che, andando in concordato preventivo nel 2017, hanno scaricato sui bilanci di Funivie S.p.A. mancati incassi per quasi 18 milioni di euro per più di tre anni di materiale trasportato (tra Italiana Coke e Energy Coal S.p.A. facenti capo entrambe alla stessa proprietà). A oggi non hanno ancora onorato nessun impegno economico di rientro dei debiti con nessuno dei creditori coinvolti come dimostra il parere dei commissari del patto concordatario iscritto al tribunale di Genova P.C.P.n°18/2015 del 18 marzo 2015 nel quale si evidenzia che dopo la concessione a Italiana Coke del finanziamento del MISE che, secondo le indicazioni dell'azienda, sarebbe stato utilizzato per alleggerire il carico debitorio, lo stesso è stato invece dirottato alla continuità della produzione.

Ormai siamo a dieci mesi dagli eventi metereologici che hanno determinato la fermata dell'impianto e nonostante l'impegno del Commissario Ministeriale di appaltare entro la fine del mese di Settembre i carotaggi ispettivi, necessari per decidere come intervenire, tra gare, appalti ed esecuzione dei lavori passerà tutto il 2021 e buona parte del 2022. Tale impianto non può essere abbandonato per tutto questo tempo (l'impianto è sottoposto a sollecitazioni statiche anche se non è operativo, i cavi portanti e traenti sono sempre sotto sforzo in quanto risultano tensionati alle testate. Le giunzioni dei cavi non essendo più sottoposte al presidio quotidiano dal personale addetto non possono garantire le loro tenute meccaniche e nel malaugurato caso di cedimento potrebbero causare danni ingenti sia materiali che umani, tenendo presente che durante il percorso passa sopra le autostrade A10 e A6 e strade comunali), bloccato nelle pastoie di un contenzioso, privo delle necessarie manutenzioni che permettano di preservarlo efficiente (oltre 17 km di linee, quattro stazioni intermedie, due stazioni una di partenza e una di arrivo, oltre 400 tralicci, 7 tensioni intermedie, 68 km di funi portanti, 68 km di funi traenti, locomotori, pale, vagliatori e nastri trasportatori). Non vanno dimenticati tutti gli interventi manutentivi non eseguiti a causa dei carichi e ritmi di lavoro degli ultimi anni.

A cosa servono, le risorse messe a disposizione dallo Stato, se poi si congela questa infrastruttura per un tempo così lungo? Come può pensare il Ministero, che senza le dovute cure, questo impianto possa essere ancora efficiente dopo più di due anni di non curanza da parte del concessionari?. Lo stesso ora è interessato solo alla gestione della parte di infrastruttura che gli serve per la movimentazione delle sue materie prime, necessarie alla produzione del Coke e anche al suo stoccaggio nei parchi di Funivie che ormai sono stati quasi completamente monopolizzati dal Coke prodotto ma invenduto, mentre dovrebbe essere a disposizione anche degli altri clienti che si avvalevano dell'impianto funiviario per trasportare e stoccare i loro materiali.

Siamo a conoscenza dell'iniziativa del Ministero per trasformare la concessione da infrastruttura terrestre a portuale per permettere di essere affidati in via temporanea all'Autorità Portuale di Sistema. Noi come dipendenti Vi chiediamo di mettere a disposizione risorse per permettere le manutenzioni necessarie alla conservazione dell'infrastruttura, permettendoci di concertare un piano che consenta mensilmente di alternare giornate lavorative e di cassa integrazione a rotazione, a salvaguardia delle professionalità aziendali ed economiche dei dipendenti ed a garanzia della necessaria continuità operativa di presidio e manutenzione. In questo modo si arriverebbe al termine dei lavori di ripristino, gestiti dal Commissario Ministeriale, con gli impianti efficienti e nuovamente pronti a essere produttivi nel modo migliore.

Sollecitiamo anche la possibilità, che è stata già discussa e presentata al Ministero, di poter utilizzare il tempo necessario al ripristino per programmare anche interventi che possano rendere l'infrastruttura ancora più competitiva e utile al Paese, alla regione e

alla provincia di Savona, aumentando e diversificando i materiali trasportabili. Deve essere posta attenzione anche al piano che prevede di razionalizzare le rinfuse nei porti liguri, spostando quelle che attualmente sono ancora sbarcate e stoccate in banchina sotto la Lanterna a Genova su Savona, dove esiste un impianto all'avanguardia e dedicato a quel trasporto. Così facendo si libererebbero queste aree del porto Genovese per impieghi più nobili e remunerativi per la città. Le problematiche che non sono legate ai nubifragi del novembre 2019, nascono da scelte probabilmente mal indirizzate che hanno consegnato un'infrastruttura dello Stato Italiano a un privato che aveva tutte le convenienze a entrarne in possesso. Così facendo ha potuto gestirla a proprio interesse, a discapito degli altri clienti che l'infrastruttura portava già in dote ma che spesso andavano in contrasto. Un impianto come questo, che offre un pubblico servizio, deve essere gestito da un ente terzo e non dal maggior cliente dell'infrastruttura stessa perché sicuramente non farà l'interesse della collettività ma il proprio.

Quello che vi abbiamo descritto in questa relazione testimonia in maniera inequivocabile come il concessionario abbia scaricato il costo maggiore sulla collettività e sui lavoratori.