

Il porto, il caso

Bloccati i conti correnti: Conateco, operai a rischio

Lo scontro: l'autorità ferma 4,5 milioni, la società vuole danni per i lavori non eseguiti

Antonino Pane

Alta tensione al porto di Napoli. A rischio di licenziamento non ci sono solo i 101 lavoratori della Conateco, il principale terminal containers dello scalo partenopeo. Secondo i sindacati, infatti, la situazione esplosiva, "ad alto rischio" viene definita. Una crisi ampiamente prevista per i debiti accumulati negli ultimi sette anni dalla società che insieme alla Soteco fa capo in quote di pari dignità ai colossi armatoriali Msc e Cosco. Una crisi che potrebbe trascinare nel baratro oltre 500 lavoratori tra interno e indotto se non ci sarà a breve una massiccia iniezione di liquidità da parte di Msc e Cosco. Ma ci sarà questa svolta? Dalle poche notizie che trapelano sembra sempre più chiaro che gli armatori vogliono capire esattamente cosa succede a Napoli. Le compagnie hanno interessi molto ma molto più grandi in altri scali del mondo e da nessuna parte gli effetti della crisi si sono avvertiti come nello scalo partenopeo.

La conferma che la situazione proprio a Napoli è diventata drammatica si è avuta durante un vertice in Prefettura convocato in seguito alla crisi aziendale dichiarata dalla Conateco. L'amministratore delegato Pasquale Legora de Feo, accompagnato dai suoi consulenti, ha comunicato ufficialmente ai vertici della dell'Autorità Portuale partenopea, l'ammiraglio Antonio Basile ed il segretario generale Emilio Squillante, e ai referenti territoriali di categoria dei sindacati Cgil, Cisl, Uil, e Ugl oltre che all'amministrazione comunale, alla Regione ed i dirigenti della Prefettura, il licenziamento di 101 unità (poco meno del 30% del personale attualmente in servizio) e la revoca immediata per le restanti unità dei riconoscimenti previsti dalla contrattazione di secondo livello. I sindacati ritengono questo annuncio solo un assaggio: la situazione debitoria accumulata fa temere il peggio. Debiti non solo nei confronti dell'Autorità Portuale ma anche nei confronti degli enti previdenziali. Dato quest'ultimo che tiene ancora di più in apprensione i sindacati.

Ma come si è arrivati a questa situazione? Il 2 luglio dello scorso anno il personale della Conateco e Soteco dichiarò lo stato di agitazione in seguito all'annuncio di cassa integrazione per ventisette dipendenti Soteco e per venti della Conateco. Già allora sullo sfondo c'era l'indebitamento delle società a causa della mancata esecuzione degli escavi dei fondali e alla conseguente "fuga" di gruppi armatoriali dal porto di Napoli.

Pochi giorni dopo il 10 luglio un incontro in prefettura tra sindacati, Conateco, Soteco e Autorità portuale sancì il rientro dello stato di agitazione ma era solo una pausa. L'Autorità Portuale di Napoli, infatti, compulsata dalle azioni della Procura della Repubblica e della Procura della Corte dei Conti,



Lo start È il luglio del 2014 i lavoratori della Conateco protestano per l'avvio della cassa integrazione

Il rischio
 I sindacati denunciano debiti anche nei confronti degli enti previdenziali

ha chiese il rientro del debito per canoni insoluti. A conclusione del suo mandato il commissario Francesco Karrer ha affidato, infatti, ad uno studio legale esterno all'Ente le procedure di recupero crediti ed il Tribunale di Napoli ha emesso un decreto ingiuntivo immediatamente esecutivo nei confronti della Conateco e Soteco per canoni non pagati per un ammontare complessivo di circa 4,5 milioni di euro, peraltro a fronte di un debito maturato di oltre 6,5 milioni di euro. È da questo quadro generale che poi è scaturito il blocco dei conti correnti delle società da parte dell'Autorità Portuale.

Un'azione quest'ultima che ha portato all'apertura della crisi aziendale e alle conseguenti azioni delle società che continuano a ritenere i dirigenti ed i funzionari della Port Authority, responsabili della mancata esecuzione delle opere che hanno determinato la situazione di crisi. È partendo da questo principio che Conateco ha notificato all'Ente un ricorso con una richiesta risarcitoria di 34 milioni di euro.

Un vero e proprio braccio di ferro, dunque, anche se i sindacati hanno chiesto unitariamente di voler comprendere ed approfondire meglio le motivazioni che hanno generato questa crisi di liquidità che, a loro dire, ha radici molto più profonde. Insomma secondo i sindacati dei lavoratori non è solo la flessione dei contenitori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La darsena nel gorgo delle varianti tempi triplicati e questioni irrisolte

Il caso

Il rilancio delle attività portuali legato allo scavo del fondale per far attraccare navi più grandi

Senza escavi il porto muore. Le grandi navi si allontanano da Napoli e i traffici diminuiscono. La crisi di Conateco e Soteco, al di là dei fatti gestionali della società, comunque riporta in primo piano la storia degli escavi, della darsena di levante in costruzione da dieci anni. E proprio in questi giorni la storia infinita della nuova darsena di levante si è aggiornata con un nuovo capitolo: l'approvazione della quarta variante in corso d'opera con un'integrazione di ulteriori 17,77 milioni di euro di maggiore spesa.

Ma cosa è la nuova darsena di levante? A cosa serve questa enorme piscina che sta inghiottendo da anni milioni e milioni di euro? Per comprenderlo dobbiamo fare un passo indietro, tornato al dicembre del 2000 data in cui venne approvato l'accordo di programma per la re-

alizzazione del porto turistico a Vi-gliena, del tombamento della darsena di levante del porto commerciale e del polo formativo presso la sede dell'ex Cirio a San Giovanni a Teduccio. Nel 2003 l'Autorità Portuale assegna all'Ati Technital spa - Acquatecno srl - Servizi Integrati srl per l'importo di 4,6 milioni di euro la progettazione definitiva ed esecutiva delle opere necessarie al tombamento della darsena con conseguente formazione di una banchina di 630 metri e di un piazzale di circa 250 mila metri quadri. Il progetto, più volte rielaborato a seguito delle continue prescrizioni dei ministeri competenti, viene approvato e nel 2008 venne pubblicato il bando.

La base d'appalto prevedeva lavori per 123 milioni di euro per un'opera complessivamente finanziata per 154 milioni dal Ministero delle Infrastrutture. Ma la gara, per effetto di vari ricorsi, viene assegnata solo nel 2010 all'ATI Trevi soa - Consorzio Ravennate - Consorzio Cooperative Costruzioni e Sled spa per un importo di 85,37 milioni. Ad agosto del 2013 viene approvata una prima variante in corso d'opera che fa



Lascito
 Tra gli atti conclusivi di Karrer la quarta variante con il balzo a 114 milioni

lievitare l'importo delle opere da 85,37 milioni a 94,505 milioni anche per effetto di alcune opere in economia ordinate nell'agosto 2012. Pochi giorni dopo l'approvazione della variante l'Ati appaltatrice propone un'altra variante, questa volta "migliorativa", che comporta un risparmio per le casse dell'Ente di circa diecimila euro.

Passano pochi mesi e nel novembre 2013 viene approvata una terza variante che fa lievitare l'importo delle opere a circa 97 milioni di euro. Intanto i lavori di costruzione del recinto della nuova darsena proseguono e la Commissione Europea finanzia, nell'ambito del Grande Progetto porto di Napoli, l'escavo dei fondali del porto, per circa 50 milioni di euro. Ovvero l'escavo di quelle sabbie che dovranno (dovrebbero) essere ospitate nel contenitore, più precisamente nella cassa di colmata della darsena di levante. Ma i tecnici del Ministero dell'Ambiente nell'approvare il progetto di escavo, dimenticando forse di aver già approvato le opere per la formazione della cassa di colmata, sollevano alcuni dubbi sulla permeabilità della vasca ed, in particolare, sulla tenuta del fondo che era prima ed è tutt'oggi costituita da un banco di tufo. E non solo. Mettono in discussione anche le analisi chimiche per la caratterizzazione delle sabbie, ritenute troppo vecchie e comunque da rieseguire, almeno in parte, per effetto di alcuni incidenti che nel frattempo hanno determinato inquinamento ambientale.

L'Autorità Portuale si accinge dunque a concordare le ulteriori costose indagini sul tufo e sulle sabbie ed affida mediante separate gare tali attività. Ma non è tutto. Il 3 giugno scorso, il Commissario Basile trova un documento lasciato dal Commissario Karrer per l'approvazione della quarta perizia di variante e per la riassegnazione dei termini di consegna. Una variante che porta le opere in appalto da 85,37 milioni di euro del contratto originario a 114,7 milioni di euro, con aumento complessivo di 29,374 milioni pari al 34,4%, con l'assegnazione di una nuova proroga al 27 settembre 2015, triplicando così sostanzialmente i tempi dell'appalto originario. Importi ai quali si aggiungono le spese di ingegneria, nel frattempo lievitata da 4,6 milioni a 16 milioni di Euro.

E non finisce qui: le riserve iscritte dall'appaltatore ammontano ad oltre 20 milioni di euro.

a.p.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dalla prima di cronaca

Conateco, in crisi l'intero sistema

Ennio Cascetta

Basta pensare ai meccanismi di nomina dei presidenti e ai Comitati portuali plebiscitari dove rappresentanti delle istituzioni nazionali e locali co-decidono dalle scelte strategiche dei Piani regolatori alle scelte gestionali più ordinarie con operatori e rappresentanti dei lavoratori dello stesso porto). Tante «repubbliche marine» che producono Piani operativi triennali e richiedono risorse pubbliche per

investimenti che non hanno nessuna coerenza di sistema, basti pensare che praticamente tutti i porti richiedono ulteriori terminal contenitori ed escavi per accogliere le mega-portacontainer di ultima generazione con una evidente incoerenza.

Com'è noto l'Autorità portuale di Napoli è senza presidente da oltre due anni proprio per la farraginosità dei meccanismi di nomina e dei veti incrociati. Anche in materia di investimenti il porto di Napoli ha in corso la costruzione di un terminal contenitori e ne prevede un altro ancora più grande mentre il traffico cala e mentre Civitavecchia, Salerno, Gioia Tauro, Catania e Augusta (per rimanere nell'ambiente del Tirreno centro meridionale), a loro volta prevedono terminal contenitori e

capacità aggiuntiva. Ma i problemi della portualità italiana non si fermano qui. I controlli doganali e le pratiche burocratiche sono complicate e lente, fino a 13 giorni per lo sbarco di merce che ha impiegato poco più per percorrere le migliaia di chilometri dall'estremo oriente. Le procedure per realizzare gli escavi di fondali sono fuori controllo nei tempi e di una complessità enorme per un evidente eccesso di «burocrazia ambientale», mentre per effettuare un escavo in un porto francese o spagnolo, in piena ottemperanza delle normative europee sull'ambiente, bastano pochi mesi. A Napoli come sappiamo i fondi per gli escavi, pur disponibili da anni non riescono ad essere spesi e ci si augura che finalmente possano partire i lavori a breve con un impegno

straordinario che dovrebbe invece essere riservato ad altre più necessarie attività.

Potrei andare avanti a lungo, dalla carenza dei collegamenti ferroviari all'assenza di una politica energetica ed ambientale che non faccia stare le navi con i motori accesi producendo polveri sottili ed inquinamento per la città, dal totale distacco della gestione del porto dalle università del territorio che dovrebbero invece fornire cervelli, idee, innovazione tecnologica come avviene in tutti i grandi porti europei, per finire con la scarsa valorizzazione del vero e proprio patrimonio costituito da oltre un milione di croceristi che arrivano in città ogni anno, dalle autostrade del mare, dai collegamenti per le isole e la costa campana.

Insomma la crisi della Co-