



Artigiani
Imprenditori
d'Italia



CASARTIGIANI

**XIX Legislatura
Senato della Repubblica**

**9^a Commissione “Industria, commercio, turismo, agricoltura e
produzione agroalimentare”**

Documento di osservazioni e proposte

**Audizione informale nell’ambito dell’esame del disegno di
legge “Conversione in legge del decreto-legge 1° dicembre 2025,
n. 180, recante misure urgenti per assicurare la continuità
operativa degli stabilimenti ex ILVA”**

(A.S. 1731)

10 dicembre 2025

Considerazioni preliminari

Il provvedimento in commento reca misure urgenti per assicurare la continuità operativa degli stabilimenti ex ILVA e a questo scopo interviene assicurando sia la fruibilità di risorse finanziarie a supporto del funzionamento degli impianti sia la messa a disposizione di nuove somme a sostegno della CIGS dei dipendenti, tanto per il 2025 che per il 2026.

Il decreto interviene sulle risorse stanziare dal precedente decreto-legge 26 giugno 2025, n. 92, autorizzando Acciaierie d'Italia S.p.A. in A.S. a utilizzare le somme residue che le erano state trasferite da ILVA S.p.A. in A.S.. Tali somme, originariamente concesse come finanziamento, possono ora essere usate specificamente per garantire la continuità operativa degli impianti gestiti.

Il decreto apporta inoltre modifiche per evitare che la procedura di amministrazione straordinaria penalizzi l'accesso a fondi e agevolazioni per le imprese energivore, stabilendo che l'ammissione al programma di cessione dei complessi aziendali (previsto dal d.lgs. 270/1999) non costituisce di per sé sintomo di uno stato di difficoltà. Analogamente, viene aggiunto che l'ammissione alla procedura di cessione non è sintomo di difficoltà ai fini dell'accesso alle risorse del Fondo ETS.

Il decreto incide anche sul fondo istituito dal decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (Art. 77). Viene aggiunto il comma 2-ter.1, che permette di utilizzare la dotazione annuale del fondo per incrementare l'indennizzo già liquidato, qualora questo risulti inferiore a quanto riconosciuto. La priorità nell'attribuzione di questi incrementi va ai soggetti che hanno subito la decurtazione percentuale più elevata.

Infine, l'articolo 4 dispone misure per i lavoratori, rifacendosi alle norme sulla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, autorizzando la spesa di 8,6 milioni di euro per il 2025 e 11,4 milioni per il 2026 per integrare il trattamento economico dei dipendenti (CIGS) e per la formazione professionale legata alle bonifiche.

In sintesi, il provvedimento “sblocca” fondi residui del 2025, rimuove ostacoli burocratici che impedivano l'accesso agli aiuti energetici a causa dello stato di “amministrazione straordinaria” e rfinanzia gli ammortizzatori sociali per il biennio 2025-2026.

Trattasi di norme assolutamente condivisibili: tali risorse sono essenziali per il mantenimento in vita degli stabilimenti e, ancor di più, per il sostentamento delle lavoratrici e dei lavoratori di AdI.

Il contesto: tra breve e lungo periodo

Non possiamo tuttavia esimerci dal prendere atto di come il futuro del siderurgico, che alcuni mesi fa sembrava tracciato con nettezza, appare allo stato sempre più in una condizione di “sospensione” e di incertezza.

Pur consapevoli dei sacrifici che avrebbe comportato, le nostre Organizzazioni avevano accolto con grande entusiasmo il programma di decarbonizzazione presentato dal competente Ministero. Quest'ultimo

prevedeva la realizzazione in otto anni di tre altiforni elettrici e un impianto “DRI” con l’obiettivo minimo di produzione dichiarato in 6 milioni di tonnellate. Secondo quanto prospettato, nelle more della realizzazione del progetto, la produzione si sarebbe dovuta avvalere degli attuali altiforni, mentre era in via di definizione il sistema tramite il quale assicurare l’alimentazione energetica, con la dibattuta questione relativa alla nave rigassificatrice e alla sua collocazione. A oggi non è chiaro quanta parte di questo piano sia stata nei fatti implementata e quanto il progetto delineato valga ancora per il futuro, considerate le problematiche insorte nel frattempo.

Infatti, allo stato, per quanto ci consta, risulta in funzione unicamente l’impianto AFO4 con AFO2 in stato di “riattivazione”.

Come noto, l’impianto AFO1 ha subito un grave incendio il 7 maggio 2025 e la Procura di Taranto ne ha disposto il sequestro probatorio senza facoltà d’uso per accertare le cause, probabilmente legate alla rottura di una tubiera del sistema di raffreddamento e a problemi di manutenzione. L’incidente, avvenuto dopo la riattivazione dell’altoforno in autunno 2024, ha sollevato interrogativi sulla sicurezza e sulla gestione dell’impianto. Contemporaneamente alla ripartenza di AFO1, AFO2 era stato oggetto di una messa in sicurezza e di attività di manutenzione del cui avanzamento non si hanno notizie: elemento di non poco conto considerato che il permanere del sequestro in capo all’altoforno 1 di fatto rende impossibile provvedere alle riparazioni e alle manutenzioni post-incendio, con il risultato di avere pienamente funzionante un solo altoforno su 5 di cui lo stabilimento dispone.

Allo stato, la produzione rimane grandemente ridotta rispetto alla capacità massima.

Ad aggravare la situazione, l’assenza di informazioni chiare con riferimento ai potenziali acquirenti di AdI, che già da tempo avrebbero dovuto essere noti e la cui mancanza alimenta ulteriormente incertezze e speculazioni.

È del tutto evidente che, *rebus sic stantibus*, se da un lato – giustamente – si provvede ad assicurare copertura e sostegno ai lavoratori dipendenti, dall’altro **l’indotto sconta le gravi conseguenze derivanti da uno stabilimento che esiste con tutti i suoi problemi e le sue difficoltà, ma – di fatto – produce pochissimo. Preoccupa, in particolare, la gestione dei contratti di autotrasporto, con le aziende fornitrici del servizio nella stragrande maggioranza dei casi prive di commesse, tanto “in entrata” quanto “in uscita”.**

Per questi motivi, le scriventi Confederazioni chiedono al Governo un pieno e costante coinvolgimento nelle scelte che saranno compiute nelle prossime settimane, che devono mirare, nel breve termine e con somma urgenza, alla risoluzione dei problemi di produzione e, nel lungo periodo, all’efficace e spedita implementazione del piano di decarbonizzazione e alla cessione degli stabilimenti.

Riteniamo, inoltre, di primaria importanza accompagnare l’utilizzo delle risorse stanziare con un meccanismo di monitoraggio e verifica dell’effettivo impiego. È essenziale prevedere strumenti di controllo trasparenti, che garantiscano la destinazione dei fondi alla continuità produttiva e alla tutela dell’occupazione, evitando dispersioni o utilizzi impropri.

Problematiche nella gestione dei rapporti contrattuali con i fornitori dell'autotrasporto

Sotto il profilo dell'impatto sul settore dell'autotrasporto, la prospettata situazione di contesto aggrava ulteriormente criticità già profonde e, in molti casi, divenute insostenibili, anche in ragione degli squilibri già cagionati dall'introduzione, da parte di Arcelor Mittal, del mai dismesso sistema di gestione dei trasporti a mezzo "tender". Tale modalità – come più volte rappresentato – ha di fatto espulso numerose piccole imprese dal novero dei fornitori creando un sistema di "selezione" al massimo ribasso estremamente deleterio soprattutto per le aziende del territorio, affatto trasparente. Peraltro, alcune tra queste, che per decenni hanno operato al servizio del siderurgico, **non avrebbero ancora visto onorati integralmente i crediti maturati nel periodo antecedente la gestione commissariale**, subendo danni patrimoniali ingenti e irreversibili. Si tratta di somme rilevanti, spesso correlate a prestazioni rese regolarmente sulla base di contratti e obbligazioni poi rimaste senza una definizione certa e definitiva.

A questo scenario già fortemente pregiudizievole si aggiunge l'impatto della **quasi totale assenza di produzione**, che comporta l'affidamento di un volume di lavoro residuale, inidoneo a garantire la continuità operativa delle imprese e il mantenimento dei livelli occupazionali. Molte aziende locali si trovano oggi **gravemente sovraindebitate nei confronti dell'Erario** e degli istituti previdenziali, a causa di arretrati e sanzioni maturati durante la fase di blocco operativo, e rischiano il fallimento nonostante siano imprese sane, con mezzi, personale qualificato e un radicamento territoriale riconosciuto.

È un dato incontestabile che tali aziende, espulse di fatto da un sistema produttivo al quale avevano contribuito con decenni di investimenti e sacrifici, **stiano pagando il prezzo più alto dell'incertezza del sito industriale**, nonostante rappresentino un patrimonio produttivo e occupazionale essenziale per lo Ionio e per l'intero Mezzogiorno.

Per tali ragioni riteniamo che l'attuale fase – caratterizzata da un supporto pubblico all'attività aziendale e da un processo di pianificazione industriale che mira alla ripartenza e alla decarbonizzazione – **non possa prescindere da interventi normativi e amministrativi mirati a salvaguardare le imprese dell'indotto**, con particolare riferimento al settore trasporti.

In tale quadro, proponiamo:

1. **l'istituzione di un fondo o meccanismo di garanzia per la compensazione e il recupero dei crediti pregressi** eventualmente vantati dalle imprese nei confronti delle precedenti gestioni, in quanto diretta conseguenza di una vertenza industriale di rilevanza nazionale;
2. **la sospensione o rimodulazione del debito tributario e contributivo** maturato durante la fase di blocco produttivo, mediante l'applicazione di strumenti straordinari analoghi a quelli previsti nei contesti di crisi complessa o calamità industriali;
3. **la definizione di criteri di assegnazione del lavoro che tengano conto della continuità territoriale**, premiando le imprese che hanno storicamente garantito il servizio e che oggi versano in stato di sofferenza per cause non imputabili alla propria gestione, attraverso la riapertura del tender;
4. **la stipula di un accordo quadro o "contratto collettivo" dedicato al trasporto per le acciaierie di Taranto**, condiviso tra la futura proprietà e le organizzazioni di categoria, con condizioni di esercizio

che tengano conto di valori di sostenibilità a partire da quelli pubblicati dal MIT per il settore, tale da garantire sostenibilità economica, programmazione dei volumi e rispetto delle professionalità.

Lo abbiamo detto e lo ribadiamo: l'importanza strategica del siderurgico per il Mezzogiorno e per la filiera logistica nazionale impone che **non si ripetano gli errori del passato**, e che la ripartenza del sito non avvenga a discapito di un tessuto produttivo che ha sostenuto l'azienda nei momenti più difficili e che oggi chiede soltanto di poter continuare a lavorare in condizioni di equità e di certezza.

Conclusioni

Nel ribadire il nostro pieno supporto a un intervento che garantisca la continuità produttiva degli impianti ex ILVA, sollecitiamo il Parlamento e il Governo ad affrontare le criticità sopra esposte. In particolare:

- chiediamo che vengano quanto prima risolti i problemi che impediscono allo stabilimento di mantenere una soglia di produzione "accettabile", che consenta anche all'indotto e al comparto dei servizi di autotrasporto di mantenere una soglia operativa di sopravvivenza;
- chiediamo un chiarimento sulla strategia di lungo termine per lo stabilimento di Taranto, con l'indicazione dello stato di avanzamento del piano di decarbonizzazione e del programma di cessione degli impianti;
- proponiamo una revisione del sistema di gestione dei trasporti per evitare distorsioni concorrenziali;
- sollecitiamo l'introduzione di strumenti di controllo per garantire la corretta destinazione dei fondi.