



Senato della Repubblica

XIX Legislatura

9^a Commissione

**(Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione
agroalimentare)**

Documento di osservazioni e proposte

**Audizione informale nell'ambito della "Conversione in legge del
decreto-legge 5 gennaio 2023, n. 2, recante misure urgenti per
impianti di interesse strategico nazionale"**

(A.S. 455)

24 gennaio 2023

Signor Presidente, Onorevoli Senatori,

un sentito ringraziamento per l'opportunità concessa a Confartigianato e a CNA di dare il proprio contributo alla discussione del provvedimento in oggetto, che ci offre l'occasione per esporre una serie di osservazioni e ulteriori proposte volte a ricomprendere e introdurre al suo interno temi di interesse per le imprese e i lavoratori.

Premessa

Il disegno di legge di "Conversione in legge del decreto-legge 5 gennaio 2023, n. 2, recante misure urgenti per impianti di interesse strategico nazionale", interviene su uno dei capitoli più complessi e controversi delle Crisi industriali che hanno colpito il nostro Paese ormai da diversi anni.

In più di una circostanza, infatti, si è tentato di risolvere definitivamente il dossier ILVA, introducendo norme volte a garantire la continuità produttiva dell'acciaieria e, contestualmente, lo sviluppo economico del territorio, attraverso la salvaguardia delle condizioni ambientali, oltre che dell'occupazione.

Ci troviamo, pertanto, anche in questa occasione, ad esaminare provvedimenti d'urgenza assunti nella medesima ottica degli interventi precedenti, in un contesto internazionale che, certamente, ne aggrava i profili di soluzione, sia a causa dell'imponente crisi energetica e di aumento dei prezzi delle materie prime, sia per l'incertezza ancora molto presente sulle indicazioni strategiche che consentano di ripristinare il funzionamento ordinario della produzione industriale, considerata d'interesse strategico nazionale.

Ciò ha obbligato il Governo a dare continuità alle previsioni, già contenute nell'articolo 1, commi 1-ter e 1-quinquies, del decreto-legge 16 dicembre 2019, n. 142, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 febbraio 2020, n. 5, che ha autorizzato Invitalia a intervenire nella società Acciaierie d'Italia Spa mediante strumenti di rafforzamento patrimoniale della stessa, specificando che le risorse già stanziata (705.000.000 di euro) con il decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103 possano essere utilizzate oltre che per sottoscrivere aumenti di capitale sociale (com'era nella previsione originaria) anche quale finanziamento soci da erogare secondo logiche, criteri e condizioni di mercato e da convertire in aumento di capitale sociale su richiesta di Invitalia. Inoltre, per quanto attiene al miliardo di euro stanziato dal decreto-legge 9 agosto 2022, n. 115, si è previsto, in sostituzione della precedente disposizione, che «anche in costanza di provvedimenti di sequestro o confisca degli impianti dello stabilimento siderurgico, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. è autorizzata a sottoscrivere aumenti di capitale sociale o finanziamento soci, a condizioni di mercato, da convertire in aumento di capitale sociale su richiesta della medesima, sino all'importo complessivamente non superiore a 1.000.000.000 di euro, ulteriori e addizionali rispetto a quelli previsti dal decreto-legge n. 142/2019.

Nonostante, tuttavia, i ripetuti interventi pubblici, le ultime notizie sulla gestione della situazione di crisi dell'ex ILVA di Taranto, purtroppo, non inducono ottimismo. Sembra infatti che la perdurante situazione di stallo che si è trascinata negli ultimi mesi, sia destinata a rimanere in una condizione di incertezza che rischia di aggravare e compromettere ulteriormente ogni possibilità di recupero del contesto economico e sociale dell'area.

A pagare il conto di questo stato di incertezza, rimane essenzialmente il mondo del lavoro e il sistema di impresa diffusa locale, che scontano, oltre alla crisi derivante dal caso ex Ilva, anche gli effetti di una situazione economica locale che non sembra fornire alcuna rassicurante prospettiva che possa ragionevolmente indurre le imprese a programmare investimenti, lasciandole, purtroppo, nella necessità di navigare a vista facendo maggiore ricorso, peraltro, alle misure degli ammortizzatori sociali e al contenimento del lavoro dipendente.

In relazione a ciò, peraltro, deve essere evidenziato che, nonostante tutto, buona parte del sistema economico dell'indotto dell'ex ILVA, facendo ricorso a risorse economiche proprie e al credito bancario, abbia continuato ad alimentare le forniture allo stabilimento, senza alcuna certezza sul futuro ed essendo oramai ridotto allo stremo per i mancati pagamenti dell'ex ILVA.

Ogni sforzo fatto da queste aziende di accettare condizioni peggiorative sulle forniture e sui tempi di pagamento, sembra non aver prodotto alcun passo avanti significativo.

In sostanza, nella vicenda dell'ex ILVA riscontriamo una volta di più come l'incapacità di mettere a sistema e a fattor comune le risorse locali e le strategie necessarie ad affrontare una crisi complessa, finisca inevitabilmente per compromettere ogni visione di prospettiva o, quantomeno, depotenzia enormemente le capacità di reazione, trascinando nelle tristi vicende di abusi ambientali, di ritardi e di consapevoli omissioni l'intera collettività e l'intera economia locale.

Per questo non possiamo che reiterare l'appello a tutti i soggetti in campo, ognuno per la parte che gli compete, ad affrontare la situazione con un aumentato grado di responsabilità e con la consapevolezza per le conseguenze negative che questa situazione potrebbe avere sull'intera economia nazionale.

Indotto nel Settore dei Trasporti

Nella complessiva gestione della crisi, Confartigianato e CNA hanno affrontato le tematiche relative all'indotto ex ILVA soprattutto sotto il profilo della tutela dei numerosi autotrasportatori artigiani che da sempre sono stati per il siderurgico tarantino partner commerciali indispensabili e preziosi.

Sono numerosissimi infatti gli autotrasportatori, nella stragrande maggioranza dei casi "padroncini" facenti parte di consorzi costituiti *ad hoc*, che negli anni hanno prestato il proprio operato alle varie gestioni ILVA e AM, esposti a un regime di mono-committenza di fatto.

Come è possibile immaginare, la situazione di questi operatori economici è progressivamente andata peggiorando, in quanto strettamente legata alle sorti dell'azienda.

Non è un caso che molti di loro ancora oggi attendano il saldo di pagamenti relativi a crediti risalenti all'epoca dell'ultima gestione commissariale.

Le problematiche di pagamento hanno continuato a rivestire un ruolo centrale anche con il subentro di Arcelor-Mittal, sotto la cui gestione mai sono stati rispettati i tempi di pagamento concordati in via contrattuale.

Quand'anche avvenuti, i pagamenti sono sempre stati articolati nella forma dell'acconto sul dovuto con un saldo a tal punto distanziato nel tempo da rendere spesso difficile inquadrare contabilmente la somma incassata rispetto al titolo di riferimento.

Il subentro della proprietà franco-indiana avrebbe dovuto dare un segnale di positiva discontinuità, di rilancio, di rinnovata visione per l'azienda, ma così non è stato.

Quella gestione è stata sin dall'inizio orientata a un rapporto committente-fornitore improntato all'ottenimento della massima convenienza e l'azienda ha sfruttato ogni leva possibile, sino ai limiti del lecito, pur di ottenere prezzi di assoluto e ingiusto vantaggio nella fornitura dei servizi di trasporto, innescando e alimentando in ogni modo una spietata concorrenza al ribasso tra i vettori.

La chiave di volta di questa strategia tesa al massimo ribasso e allo squilibrio nelle relazioni contrattuali è stata la messa a regime di una piattaforma di *e-procurement* tramite cui sarebbero stati assegnati i viaggi nei confronti di una selezionata platea di trasportatori.

Inutile dire che anche l'introduzione di quella piattaforma non ha risolto i problemi delle imprese dell'indotto dell'autotrasporto e che, per le poche imprese ritenute degne di accedere alla stessa, all'entusiasmo iniziale di poter lavorare con una certa costanza, è seguita l'amara scoperta di essere – all'interno della stessa piattaforma – protagonisti con i propri colleghi di una gara al massimo ribasso, con l'aggiudicazione delle commesse non al più affidabile, ma a chi ha garantito il prezzo minore nel tempo più breve, magari anche a costo di subappaltare il servizio a chi, in piattaforma, non è stato ammesso.

Appare del tutto evidente che, con l'ingresso dello Stato nell'azionariato, non è più possibile tollerare oltre la situazione critica in cui versa il settore dell'indotto nell'autotrasporto.

Per questo, a nostro avviso, sarebbe importante che, accanto alle misure volte a sostenere la continuità dell'azienda, attraverso importanti iniezioni di denaro pubblico, venissero adottate misure volte a salvaguardare anche questo importante patrimonio di imprese dell'autotrasporto.

È assolutamente necessario, infatti, affrontare il tema del riequilibrio del sinallagma contrattuale tra l'azienda e l'indotto, a partire dai contratti di fornitura dei servizi di trasporto, nel pieno rispetto del principio di libertà nella contrattazione tra soggetti economici, nonché dei valori indicativi dei costi di esercizio pubblicati dal MIT.

È, inoltre, sempre più evidente la necessità di rafforzare il confronto con le associazioni più rappresentative delle imprese di trasporto, al fine di addivenire alla stipulazione di *format* contrattuali equilibrati per tutti i trasportatori, rispettosi di quei parametri normativi ma anche economici necessari per assicurare il mantenimento di elementi fondamentali per l'esecuzione di una commessa in conformità alla normativa (rispetto dei CCNL per autisti e dipendenti, norme di sicurezza e manutenzione mezzi, clausola per l'adeguamento del costo del gasolio, ecc.).

Ad avviso di Confartigianato e CNA, inoltre, è assolutamente necessario e urgente recuperare il prima possibile l'operatività delle centinaia di imprese di trasporto che attualmente non collaborano più con l'ex ILVA e che non furono ammesse, per motivi non sempre espliciti, a concorrere sulla piattaforma di *procurement* aziendale.

Da ultimo, si richiede la rapida liquidazione, nei confronti delle imprese di trasporto e dell'intero indotto, dei debiti pendenti accumulati dalle varie gestioni del siderurgico, a partire da quelli più risalenti nel tempo, partendo dal recupero delle pendenze oggetto dell'accordo con l'allora gestione commissariale.

L'ingresso dello Stato nell'azionariato del siderurgico non può infatti prescindere dalla previa sanatoria di queste partite, specie in un momento storico di così grande difficoltà per le imprese italiane.

Conclusioni

Purtroppo, la situazione dell'acciaieria tarantina resta drammatica e servono risorse non soltanto "in conto aumento di capitale" per evitare il collasso, ma a supporto del fabbisogno finanziario per superare strutturalmente le esigenze di liquidità utili ad azzerare i debiti anche verso le aziende dell'indotto, ovvero delle decine di piccole e medie imprese costrette a chiudere i cantieri, su richiesta della stessa Acciaierie d'Italia, con migliaia di lavoratori a rischio.

Il fallimento dell'azienda rappresenterebbe, infatti, una gravissima catastrofe economica che andrebbe ad aggiungersi a quella ambientale e sanitaria accertata dalle perizie dei magistrati di Taranto. Si auspica quindi che l'epilogo della vicenda, destinato ad arrivare dopo dieci anni dal sequestro della fabbrica per disastro ambientale, possa trovare un utile componimento dopo l'inutile calvario dei diversi cambi di mano e strategia.