



Senato della Repubblica

XIX Legislatura

**9ª 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 18 gennaio 2024, n. 4,
recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione
straordinaria delle imprese di carattere strategico"**

(A.S. 986)

30 gennaio 2024

Signor Presidente, Onorevoli Commissari,

ringraziamo la Commissione per aver convocato in audizione la nostra organizzazione nell'ambito dell'esame dell'A.S. 986 (DL 4/2024 - Amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico).

Non possiamo che manifestare, anche in questa sede, la grande preoccupazione per il destino delle imprese che collaborano con Acciaierie d'Italia, la cui conclamata situazione di straordinaria crisi è tale da esigere l'adozione di strumenti altrettanto straordinari.

Il decreto-legge in esame interviene ancora una volta su uno dei capitoli più complessi e controversi delle crisi industriali che negli anni hanno colpito il nostro Paese.

In più di una circostanza, infatti, si è stati costretti ad affrontare il tema con provvedimenti contingenti, nella difficoltà di risolvere definitivamente il *dossier ex 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.

Tuttavia, nonostante i ripetuti interventi pubblici, le ultime fasi della gestione della crisi dell'ex Ilva, purtroppo, non inducono all'ottimismo, nel perdurare di una situazione di stallo che rischia di aggravare e compromettere 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, agli ammortizzatori sociali e al contenimento del lavoro dipendente.

In relazione a ciò, peraltro, deve essere evidenziato che, nonostante tutto, buona parte dell'indotto dell'ex Ilva, facendo ricorso a risorse economiche proprie e al credito bancario, ha 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, depotenzi enormemente le capacità di reazione, trascinando nelle tristi vicende di abusi ambientali, di ritardi e di consapevoli omissioni l'intera collettività ed economia locale.

Confartigianato, per quanto attiene al proprio ambito di rappresentanza, intende svolgere le proprie osservazioni con particolare riferimento alla galassia delle micro, piccole e medie imprese dell'indotto che persino negli ultimi mesi, dimostrando per l'ennesima volta grande spirito di servizio e profonda responsabilità, ha assicurato e onorato i propri impegni contrattuali che, al contrario, AdI ha non di rado disatteso.

Particolarmente allarmante appare la situazione di molte imprese esercenti attività di autotrasporto, per la maggior parte imprese artigiane di piccola dimensione che spesso hanno con l'acciaieria un rapporto di mono-committenza.

Per aziende di questo tipo – i cui flussi finanziari prevedono di norma l'anticipazione delle spese – la perdita, la riduzione, la postergazione e/o anche il semplice ritardo nell'erogazione di quanto dovuto significherebbe inevitabile chiusura, con tutto quanto ne consegue in termini economici e sociali.

Una parte rilevante delle imprese di trasporto coinvolte opera mediante il meccanismo della sub-vezione nei confronti di una impresa appaltante o di un consorzio che disponga di un c.d. "contratto diretto", ciò anche a causa delle modalità con cui i viaggi vengono assegnati in piattaforma da AdI, tramite un sistema che costringe i fornitori a una spietata corsa alla riduzione dei costi.

Per queste ragioni, quanto stabilito dall'art. 4 del decreto-legge in esame, di cui si condivide la *ratio* tesa a imprimere un'accelerazione nella gestione della fase liquidatoria delle procedure di amministrazione straordinaria, rischia di risultare inefficace per garantire la soddisfazione dei crediti al momento sospesi.

Appaiono fondate le incertezze sulle effettive tempistiche di soddisfazione dei crediti delle imprese, se si tiene in considerazione che le procedure per la definizione dello stato di insolvenza ai sensi DL 23 dicembre 2003, n. 347 e del DL in discussione richiedono un tempo non trascurabile per la definizione del passivo e dei passaggi amministrativi, verosimilmente non compatibile con la sopravvivenza delle imprese creditrici.

In assenza dell'adozione di provvedimenti normativi dedicati a garantire in prima istanza l'integrale soddisfazione dei crediti derivanti dal lavoro svolto e non correttamente remunerato, il rischio è quello di assistere alla riproposizione di un film già visto: quello del 2015 quando, nonostante la gestione commissariale avesse attivato le procedure del DL citato 347/2003 per la prededucibilità dei crediti, a moltissime imprese non è stato corrisposto null'altro se non un acconto del 30%. Allo stato, infatti, i restanti importi non sono mai stati liquidati o, nella migliore delle ipotesi, sono in attesa della definizione di un contenzioso, senza speranza di ottenere reale giustizia.

Sono innumerevoli le mPMI che non sono sopravvissute, con perdite economiche e sociali incalcolabili, soprattutto per il territorio pugliese.

La mancanza di dati confortanti circa il reale stato finanziario di Acciaierie d'Italia S.p.A. e la più che fondata ipotesi di rilevare, una volta raccolti tutti gli elementi del caso, uno stato passivo ben superiore alle risorse attualmente stanziato dal decreto-legge in parola completano il quadro.

Alla luce di tutto quanto sopra rappresentato, pertanto, Confartigianato ritiene essenziale:

1. vincolare quota parte delle risorse stanziato con il DL alla nostra attenzione al pagamento integrale dei crediti vantati dalle mPMI fornitrici di beni e servizi nei confronti di Acciaierie d'Italia S.p.A. alla data odierna, se del caso aumentando la dotazione attualmente prevista per garantire la continuità aziendale;

2. al fine di contenere gli effetti negativi della crisi di AdI a carico delle numerose imprese artigiane fornitrici di beni e servizi e dei relativi lavoratori e lavoratrici:

- assicurare non solo alle imprese di autotrasporto che operano con contratto diretto con Acciaierie d'Italia S.p.A. ma anche a quelle che abbiano operato in regime di sub-vezione la sospensione degli oneri previdenziali e fiscali per il periodo di amministrazione straordinaria;
- prevedere lo stanziamento di una dotazione finanziaria *ad hoc* per il fondo di solidarietà bilaterale alternativo FSBA di cui al d.lgs. 148/2015 per l'erogazione di misure di sostegno al reddito dei lavoratori delle aziende artigiane dell'indotto Acciaierie d'Italia, sia operanti con contratto diretto sia in sub-appalto;

3. adottare ogni misura utile ad assicurare, una volta per tutte, il superamento delle problematiche connesse alla produzione siderurgica dell'ex Ilva, sostenendo un piano industriale di rilancio delle attività che assicuri, attraverso l'innovazione dei processi, la decarbonizzazione e la tutela del diritto alla salute oltre che dei posti di lavoro;

4. istituire un tavolo permanente di confronto tra *governance* aziendale, commissari e associazioni di categoria maggiormente rappresentative dell'indotto e dell'autotrasporto a livello nazionale che garantisca, per il futuro, una gestione trasparente e corretta dei rapporti commerciali con le micro e piccole imprese fornitrici dei servizi. Ciò a partire dal superamento dell'attuale meccanismo di aste al massimo ribasso per l'assegnazione dei lavori. E, per assicurare la regolarità del mercato e la sicurezza stradale e sociale, l'utilizzazione per il segmento dei trasporti di un *format* contrattuale che tenga in considerazione i valori indicativi di riferimento dei costi d'esercizio dell'impresa di trasporto merci conto terzi per la determinazione dei corrispettivi, così come pubblicati con le relative tabelle sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – nella pagina dedicata all'autotrasporto di merci – ai sensi dell'articolo 1, comma 250, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 e aggiornati trimestralmente dalla stesso Ministero, come novellato dall'art. 14 del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21.

Quest'ultima, in particolare, ci appare una disposizione fondamentale per evitare che gli errori commessi nel passato possano nuovamente reiterarsi in futuro.