



## Senato della Repubblica

**9<sup>a</sup> Commissione permanente - Industria, commercio, turismo,  
agricoltura e produzione agroalimentare**

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. n.986)

**Audizione**

30 gennaio 2024

Signor Presidente, Onorevoli Commissari,  
un sentito ringraziamento per l'opportunità offerta a CASARTIGIANI, rappresentata dalla Federazione Regionale della Puglia, di fornire il proprio contributo in merito al disegno di legge di conversione del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico (cd. decreto ex Ilva)

Il provvedimento intende rafforzare alcune misure già presenti nell'ordinamento a tutela della continuità produttiva e occupazionale delle aziende in crisi, tra cui l'Ex Ilva.

Esprimiamo in nostro apprezzamento riguardo alla ferma volontà manifestata dal Governo di avviare una svolta radicale rispetto alla gestione attuale di Acciaierie d'Italia S.p.A nel tentativo di trovare una soluzione definitiva per i lavoratori le aziende dell'indotto.

Come Organizzazione di categoria rappresentativa del comparto dell'autotrasporto e delle altre imprese fornitrici di servizi al polo siderurgico manifestiamo, tuttavia, crescente preoccupazione per la sorte di tutte le realtà produttive che collaborano con Acciaierie d'Italia S.p.A in particolare per ciò che concerne il recupero dei crediti da loro maturati nei confronti della committente. Stiamo riscontrando forti ripercussioni dovute principalmente alla assenza di liquidità per i crediti non corrisposti ed al clima di incertezza che lo stato della vertenza ha aperto nel contesto locale.

Particolarmente delicata appare la situazione degli autotrasportatori pugliesi e della provincia di Taranto: trattasi per la stragrande maggioranza aziende artigiane di piccola dimensione che operano in regime di mono committenza o quasi con l'acciaieria.

La postergazione, la riduzione o anche il semplice ritardo nella soluzione dei crediti maturati – a fronte di spese che, come noto, nell'esercizio dell'attività vengono di norma anticipate – sta esponendo tali imprese ad un elevato rischio di chiusura, con tutto ciò che ne consegue in termini di ricadute economiche e, soprattutto, sociali.

Nel dettaglio, desideriamo richiamare l'attenzione della Commissione sulla evidenza che delle circa 350 imprese di trasporto coinvolte, non di rado tramite il meccanismo della sub-vezione, circa 260 afferiscono al territorio tarantino.

Dalle informazioni in nostro possesso risulta che, a oggi, le fatture di aziende e consorzi pugliesi che collaborano con AdI sono state saldate fino al mese di giugno 2023 (con l'eccezione di soli due consorzi le cui fatture risultano saldate sino al mese di agosto 2023). Da quanto è possibile ricostruire, quindi, il totale dei crediti maturati dalle imprese in parola

è pari attualmente a circa 5 milioni di euro considerando tutti i crediti maturati fino alla data odierna (incluso il mese di dicembre 2023).

Lo schema della sub-vezione è utilizzato anche per imprese provenienti da altre province della Regione Puglia nonché da Campania, Basilicata e Molise, per un ammontare totale di crediti generati dal solo stabilimento di Taranto nei confronti dell'autotrasporto che, a data odierna è pari a quasi 23 milioni di euro.

Proprio per questo le disposizioni di cui all'art. 4 del D.L. 18 gennaio 2024 n.4 all'esame della Commissione, pur apprezzabili nella loro ratio di accelerare la chiusura della fase liquidatoria delle procedure di amministrazione straordinaria, rischiano di risultare inefficaci nel garantire la tutela della stragrande maggioranza degli autotrasportatori coinvolti.

Anche con riferimento al tema della sicurezza desideriamo sottoporre alla Commissione una riflessione. L'art. 3 del provvedimento in esame specifica che i lavoratori addetti alla manutenzione degli impianti ed alla sorveglianza possono essere interessati dai processi di riduzione oraria o di sospensione dal lavoro soltanto qualora non direttamente impegnati in specifici programmi afferenti la sicurezza. In tale ambito vorremmo sottolineare che la maggior parte delle attività relative ai programmi di manutenzione e sorveglianza afferenti la sicurezza sono garantite prevalentemente dalle aziende dell'indotto e dell'autotrasporto che forniscono le materie prime necessarie a questa importante attività. Dunque, in estrema sintesi, si vuole rimarcare che se non si tutelano le aziende di autotrasporto e dell'indotto non si può garantire la sicurezza e la continuità produttiva degli impianti alle stesse strettamente connessa.

Considerato quanto sopra e considerata altresì la complessità degli atti funzionali all'amministrazione straordinaria, appaiono motivate le incertezze sulle reali tempistiche di soddisfazione dei crediti delle imprese che rappresentiamo, ciò anche in ragione del fatto che le procedure per la definizione dello stato di insolvenza ai sensi DL 23 dicembre 2003, n. 347 e del suddetto DL 18 gennaio 2024, n. 4 richiedono un tempo non trascurabile per la definizione del passivo e dei passaggi amministrativi. Un tempo verosimilmente non compatibile con la sopravvivenza delle imprese creditrici.

In aggiunta, considerata l'assenza assicurazioni sul reale stato finanziario di Acciaierie d'Italia S.p.A. nonché della possibilità di constatare uno stato passivo superiore alle risorse necessarie per la continuità produttiva e finanche eccedente quanto stanziato nel D.L. 18 gennaio 2023, n. 4, non è da escludersi l'ipotesi del fallimento di Acciaierie d'Italia. Vale la pena ricordare che già nel 2015, in circostanze del tutto simili, le imprese dell'indotto ex-ILVA di Taranto hanno subito la perdita di 150 milioni di euro: somma, ad oggi, non ancora recuperata dalle aziende che, in moltissimi casi, non sono sopravvissute al relativo contenzioso.

Stante quanto sopra, CASARTIGIANI ritiene necessario che nel percorso parlamentare di conversione del DL in esame si affrontino le problematiche dell'indotto con assoluta priorità partendo proprio dal suo rilievo strategico e dal suo apporto decisivo all'economia locale.

In estrema sintesi sono queste le richieste provenienti dalle imprese del territorio e le priorità sulle quali CASARTIGIANI richiede l'intervento della politica a sostegno delle aziende dell'indotto e della continuità lavorativa:

- **garantire alle imprese dell'indotto il pagamento integrale e immediato dei crediti vantati alla data del 31 dicembre scorso, al fine di assicurare quella liquidità necessaria a consentire il proseguimento della fornitura dei servizi e quindi la continuità produttiva dello stabilimento;**
- **in subordine a quanto sopra, consentire al commissario straordinario che dovesse essere nominato la possibilità di liquidare i crediti alle imprese di autotrasporto in maniera prioritaria in quanto aziende indispensabili per il funzionamento dello stabilimento industriale, anche riservando a tale scopo quota parte delle risorse previste dal D.L. 18 gennaio 2024, n. 4;**
- **in caso di amministrazione straordinaria, ove residuino crediti sospesi, garantire che le imprese dell'indotto e dell'autotrasporto possano ottenere un finanziamento corrispondente ai crediti maturati e certificati dall'Agenzia delle Entrate sulle fatture emesse ad Acciaierie d'Italia S.p.A. a tasso agevolato, con restituzione diretta tramite la procedura prevista dal D.L. 23 dicembre 2003, n. 347. In alternativa assicurare la possibilità di procedere a certificazione dei crediti vantati dalle imprese fornitrici dirette e in sub-vezione con possibilità di cessione;**
- **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 agevolazioni per gli investimenti di innovazione del processo produttivo attraverso l'acquisto di rimorchi e semi rimorchi delle imprese di autotrasporto per l'acquisizione di nuove commesse;**
- **prevedere lo stanziamento di una dotazione finanziaria ad hoc per il fondo FSBA a supporto di misure di sostegno al reddito dei lavoratori delle aziende**

**artigiane dell'indotto Acciaierie d'Italia, sia operanti con contratto diretto che in sub-appalto;**

- **disporre l'aggiunta, nel comma 1 dell'art. 2 D.L.18 gennaio 2024, n. 4, del vincolo di utilizzo parziale del previsto finanziamento di 320 milioni di euro per l'anno 2024 per il soddisfacimento dei crediti dell'indotto di cui dell'autotrasporto ai fini della garanzia della continuità produttiva;**

Infine, onde evitare il ripetersi di situazioni come quella in corso, occorrerà definitivamente superare l'attuale sistema di assegnazione dei trasporti utilizzato dall'azienda committente (piattaforma tender e aste) recuperando un rapporto commerciale "diretto" con i fornitori di servizi di trasporto, realizzando contratti che tengano conto dei costi d'esercizio delle imprese certificati a livello ministeriale.

Ci permettiamo, infine, di sottolineare l'opportunità di prevedere (nel periodo transitorio) per i futuri commissari precisi vincoli di governance, al fine di garantire chiarezza nella gestione dei contratti di fornitura e sub fornitura dei servizi, tra cui quelli di autotrasporto.

Tale richiesta scaturisce dalle lamentele delle aziende rappresentate che segnalano in molti casi poca trasparenza nell'affidamento dei contratti e nelle assegnazioni dei trasporti.

Tale fenomeno genera un vero e proprio mercato della sub-vezione a favore di aziende più strutturate che, una volta divenute assegnatarie di contratto, sub appaltano ad aziende più piccole trattenendo percentuali e di fatto alterando il mercato dei servizi di trasporto merci.

In definitiva riteniamo che una attività di monitoraggio più attenta da parte degli organi di vigilanza ispettiva o dei futuri eventuali commissari potrebbe favorire una maggiore trasparenza nella gestione dei rapporti con l'indotto ed una corretta concorrenza tra i diversi competitors. In tal senso potrebbe risultare strategico anche il coinvolgimento delle Associazioni di categoria \_ selezionate tra quelle comparativamente più rappresentative \_ per contribuire a definire i criteri di gestione dei contratti e garantire la massima trasparenza nell'assegnazione dei servizi alle imprese dell'indotto.