



Artigiani
Imprenditori
d'Italia



CASARTIGIANI

XIX Legislatura

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

Senato della Repubblica

Documento di osservazioni e proposte

**Conversione in legge del decreto-legge 24 gennaio 2025, n. 3,
recante misure urgenti per assicurare la continuità produttiva ed
occupazionale degli impianti ex ILVA**

AS 1359

4 febbraio 2024

Considerazioni generali

Il provvedimento in commento reca misure urgenti per assicurare la continuità produttiva ed occupazionale degli impianti ex ILVA, con un ampliamento della dotazione finanziaria destinata a tale scopo fino a 400 milioni di euro.

Stante il carattere positivo dell'incremento di risorse sopra richiamato, preme sottolineare che le criticità connesse alla crisi del sito siderurgico sono ancora molto rilevanti. Al riguardo, rileva *in primis* l'assenza di una strategia chiara sulla sostenibilità a lungo termine delle attività produttive, specialmente in considerazione delle problematiche ambientali e strutturali dello stabilimento di Taranto. Allo stesso modo, preoccupa fortemente la gestione dei contratti di autotrasporto, a cui si collega una marcata difficoltà per l'indotto locale.

Giova altresì ricordare che la precarietà in cui versa l'ex ILVA (i lavoratori, i cittadini di Taranto e le imprese dell'indotto) è tale anche a fronte di scelte che, nel corso degli anni, hanno comportato un significativo impegno economico da parte dello Stato, senza che vi sia ad oggi alcuna garanzia sul futuro assetto di uno degli insediamenti produttivi strategici per il nostro Paese.

Per questi motivi, le scriventi Confederazioni chiedono al Governo un pieno e costante coinvolgimento nelle scelte che saranno compiute nelle prossime settimane, a partire dalla individuazione di una nuova proprietà, realmente intenzionata ad investire per il rilancio del sito produttivo. Condizione da implementare in stretta sinergia con i necessari interventi di ambientalizzazione e di manutenzioni straordinarie, a salvaguardia della salute dei lavoratori e della popolazione.

Riteniamo, inoltre, di primaria importanza accompagnare l'utilizzo delle risorse stanziato 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

La recente introduzione del sistema di gestione dei trasporti (TMS) ha creato forti squilibri a danno delle aziende di trasporto locali. La nuova modalità di assegnazione delle commesse favorisce in modo sproporzionato i grandi gruppi, creando una situazione di concorrenza sleale che penalizza le imprese del territorio, con rischio chiusura di numerose aziende locali e conseguenze fortemente negative per l'occupazione e l'indotto.

Vale la pena ricordare che tale piattaforma venne introdotta all'epoca di Arcelor-Mittal con l'obiettivo di selezionare i fornitori di trasporto in base a una serie di parametri, il primo dei

quali è quello dell'offerta economica più conveniente. Già in sede di prima introduzione le nostre Organizzazioni hanno avuto modo di evidenziare come un sistema siffatto non tenesse conto di alcuni importanti elementi, il primo dei quali è che l'attività in questione – quella di autotrasporto c/t, per l'appunto – contempla necessariamente una serie di costi fissi che, per forza di cose, sono ineluttabile premessa di un servizio svolto in sicurezza per sé e per gli altri utenti della strada. Tali costi (acquisto e manutenzione veicolo, pneumatici, bollo, assicurazioni, stipendi, trasferte, straordinari, pedaggi ecc.) peraltro, sono cristallizzati e pubblicati periodicamente da parte del MIT in forma tabulare come “valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa italiana di autotrasporto merci per conto terzi”. Ebbene, di questi valori non solo la piattaforma non teneva – e non tiene – alcun conto, ma addirittura il concetto attorno al quale è sviluppata è quella della concorrenza senza “base d'asta” tra le imprese, talché chi offre il prezzo migliore “vince” l'asta.

All'epoca della sua introduzione numerose imprese di trasporto, proprio per l'impossibilità di fornire servizi in regime di sottocosto, hanno preferito evitare anche solo di effettuare iscrizione: molte di queste oggi non lavorano più nell'ambito del siderurgico, altre sono state assorbite nei perversi meccanismi della subvezione, pur di mantenere una minima quota di lavoro. Si tratta, in massima parte, di quelle imprese a conduzione familiare dell'area ionica, le stesse che avevano servito ILVA per interi decenni: proprio loro si sono ritrovate, di punto in bianco, espulse da un sistema produttivo a cui avevano partecipato e che avevano contribuito a costruire con i propri sacrifici.

A nulla è valsa, nel passaggio dalla gestione Arcelor-Mittal a quella commissariale, la reiterata richiesta delle nostre organizzazioni di riaprire il “tender” e, soprattutto, di farlo in condizioni di sostenibilità per le imprese. Prima per Arcelor-Mittal e poi per AdI è stato sostenuto che si tratta imprese private e che, pertanto, hanno totale libertà e legittimità di selezionare i propri fornitori come meglio credono. Una risposta reiterata anche dagli attuali commissari.

Proprio in virtù dell'approccio del Governo alla vertenza, confermato dall'oggetto dell'odierna audizione, non possiamo esimerci dal rilevare come, sebbene tale affermazione sia corretta sotto il profilo giuridico, ben altra valutazione andrebbe effettuata con riferimento a differenti profili. È un fatto noto e acclarato, infatti, che AdI stia esercitando la propria attività avvalendosi di ingenti finanziamenti pubblici: ci si aspetterebbe che, nell'espletamento dell'attività di impresa, quando questa utilizza capitali pubblici, venissero quantomeno rispettati i parametri che lo stesso legislatore che ha accordato il beneficio ha

per altro verso e tramite altro Ministero inteso disporre (v. valori indicativi MIT). Allo stesso modo ci si aspetterebbe che la possibilità di concorrere per offrire i propri servizi venisse assicurata in condizioni di parità al più vasto numero di imprese e non già a una ristretta cerchia di esse.

Pertanto, riteniamo fondamentale che la piattaforma “tender” venga riaperta e, soprattutto, che le condizioni di esercizio tengano conto di valori di sostenibilità a partire da quelli pubblicati dal MIT.

Auspichiamo questo passaggio nei tempi più brevi, affinché possa diventare una delle condizioni a cui eventuali compratori siano tenuti a conformarsi in futuro. Lo abbiamo detto in passato e torniamo a ripeterlo: tale è l'importanza e l'influenza del siderurgico nell'area del Mezzogiorno d'Italia e dello Ionio da non consentirci di commettere ancora una volta gli stessi errori. La correttezza dei rapporti tra l'azienda e le imprese dell'indotto dell'autotrasporto passa necessariamente dalla correttezza dei rapporti con le parti sociali maggiormente rappresentative: un sinallagma che a nostro avviso è più che mai urgente rendere concreto pensando a un vero e proprio contratto collettivo del trasporto per le acciaierie di Taranto, a cui possano partecipare da un lato la nuova proprietà e dall'altro le organizzazioni di categoria dei fornitori, a garanzia di tutti.

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 un chiarimento sulla strategia di lungo termine per lo stabilimento di Taranto.
- 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.
- chiediamo che venga garantito il finanziamento adeguato per la bonifica ambientale.

Rimaniamo a disposizione per contribuire a una discussione costruttiva su questi temi fondamentali per il futuro dell'industria italiana e del territorio di Taranto.