



**Gruppo di Lavoro presso il Ministero dello Sviluppo Economico
sull'impatto del conflitto RU-UK sul sistema economico
(marzo 2022)**

OSSERVAZIONI CONGIUNTE DELLE CONFEDERAZIONI DELL'ARTIGIANATO

Premessa

In primo luogo, vogliamo esprimere le nostre forti preoccupazioni per gli effetti che il conflitto in atto sta producendo a danno della popolazione ucraina, auspicando che quanto prima si possa addivenire ad una soluzione diplomatica che scongiuri un peggioramento della situazione che rischia di avere effetti travolgenti per l'intero pianeta.

Tanto più sarà grave il perdurare della situazione di conflitto, quanto più saranno pesanti le ripercussioni del conflitto stesso sul nostro sistema economico.

Peraltro, la crisi si somma alla già pesante situazione derivante dai due anni di pandemia Covid-19 ed arriva proprio nel momento in cui sembravano superati gli effetti peggiori sull'economia e cominciamo ad apprezzare i primi segnali di ripresa, provocando, senza soluzione di continuità, il passaggio da uno stato di sofferenza dovuto alle limitazioni della mobilità di merci e persone, al progressivo acuirsi di una crisi energetica che ormai da qualche mese colpisce l'Italia.

Tutto questo ovviamente sposta ogni ragionevole aspettativa di ritorno alla normalità costringendoci a ridefinire le nostre linee di politica industriale in presa diretta con il difficile svolgersi degli avvenimenti, consapevoli della insufficienza delle risorse a disposizione per cercare tamponare l'emergenza e gli effetti di breve periodo.

Confartigianato Imprese, Cna e Casartigiani hanno espresso apprezzamento per l'impegno profuso dal Governo nel tentativo di far cessare la guerra e per fronteggiare l'impatto della drammatica crisi in atto ed accolgono con estremo favore l'istituzione del Tavolo di lavoro come sede permanente di confronto con le rappresentanze dell'economia reale, per monitorare costantemente la situazione e raccogliere, a mezzo del confronto, le migliori proposte da mettere in campo.

Ovviamente l'auspicio è, in ultima analisi, che sopra ogni cosa sia la diplomazia ed il difficile dialogo in corso a scongiurare le conseguenze negative del conflitto perché, prima di ogni cosa, i beni supremi da tutelare sono la vita e la sicurezza delle persone, intimamente connessa alla stabilità economica e sociale dell'Europa.

Come era da immaginare, le inevitabili e necessarie misure restrittive decise al livello europeo per condannare l'attacco all'Ucraina stanno mettendo in evidenza i primi importanti effetti sull'intero sistema produttivo nazionale con pesanti ripercussioni soprattutto sul tessuto delle micro e piccole imprese.

E' bene tuttavia considerare che, nell'attuale sistema di interconnessione economica globale, le misure di contrasto alla situazione bellica localizzata, si estendono ormai all'intera economia, perché sono tante e tali le connessioni tra mercati, filiere e processi industriali, che rischia veramente di andare in crisi l'intero ordine economico mondiale, rendendoci impotenti rispetto a fenomeni talmente complessi che rimane veramente difficile controllare se non in un contesto che riesca a fare sintesi e coordinamento, oltre che cooperazione sovranazionale, dei comportamenti assunti dai diversi attori internazionali.

Relazioni economiche tra Italia e Russia: interscambio commerciale, investimenti diretti esteri, presenze turistiche

Il sistema di relazioni che riguardano i rapporti commerciali tra l'Italia e la Russia può essere chiarito con

Un primo ordine di grandezza ci è dato dal valore dell'**interscambio commerciale**. Il valore delle esportazioni italiane in Russia nel 2021 ammonta a circa 7,7 miliardi di euro, pari all'1,5% delle vendite all'estero che il nostro Paese realizza nel mondo.

Nonostante la quota di export italiano risulti apparentemente modesta (la Russia si colloca al di fuori della top ten dei principali mercati delle esportazioni italiane, in fondo alla quale figurano la Cina e i Paesi Bassi con quote di mercato pari al 3,0%), **la Russia rappresenta uno sbocco importante per il Made in Italy**. Il gigante euro-asiatico assorbe infatti l'1,6% delle esportazioni manifatturiere italiane ma questa quota risulta anche maggiore nel settore moda (2,5%), nella meccanica (2,6%) e nei mobili (3,1%).

Guardando alla composizione dell'export nazionale destinato alla Russia, si osserva che questo è composto per il 99,4% proprio da produzioni manifatturiere. La meccanica è il primo settore (27,9%), seguito dalla moda (tessile, abbigliamento e pelletteria, 17,5%), alimentari (8,3%), mezzi di trasporto (5,5%), mobili (4,3%). Altri comparti importanti sono la chimica (9,4%) e i prodotti in metallo (7,5%).

Nel 2021 l'Italia ha accusato un saldo commerciale negativo nei confronti della Russia pari a 6,3 miliardi di euro causato dalla forte domanda nazionale di prodotti energetici e materie prime. Il 92,5% delle importazioni della Russia in Italia (pari complessivamente a 13,9 miliardi di euro nel 2021) è infatti composto da prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere, insieme che comprende il gas naturale, il petrolio greggio e i minerali metalliferi (60,1%), da prodotti petroliferi raffinati (9,5%) e da metalli e prodotti in metallo (22,8%).

In secondo luogo, è significativo il dato riferito agli **investimenti diretti esteri Italia-Russia**

Per quanto riguarda gli investimenti diretti dell'Italia in Russia, questi sono risultati pari a 13 miliardi nel 2020 (ultimo dato disponibile). Si tratta di una cifra relativamente esigua (2,1% del totale degli IDE italiani nel mondo) ma in forte crescita in un arco di medio periodo. Rispetto al 2016 sono infatti aumentati del 14,6%, un tasso di variazione poco al disopra di quello medi complessivo (+12,9%) ma molto più elevato rispetto a quello realizzato nello stesso arco temporale in Europa (+6,8%).

Più contenuta è la consistenza degli investimenti diretti esteri russi in Italia. Nel 2020 questi sono risultati pari a 630 milioni di euro, un valore che risente però della pandemia da Covid-19 considerato che, solo nel 2018 questi avevano sfiorato il miliardo di euro.

Da ultimo, un elemento rilevante è costituito dal dato sul **turismo russo in Italia**. Nel 2019 (l'ultimo anno di normalità per il comparto prima dell'esplosione della pandemia da Covid-19) le presenze di turisti russi in Italia avevano sfiorato i 6 milioni (5,8 milioni, per l'esattezza). Si tratta di un dato importante cresciuto in maniera notevole nell'ultimo decennio (+38,3% rispetto al 2010) e che rischia di non trovare conferma nei prossimi anni nei quali l'Italia punta molto al rilancio della sua filiera turistica.

L'importanza economica dell'Ucraina per l'Italia

L'Ucraina è un importante partner commerciale per materie prime alimentari ed energetiche. Anche con l'Ucraina l'Italia vanta rapporti commerciali importanti soprattutto per quel che concerne le importazioni di materie prime alimentari ed energetiche. Nel 2019 le importazioni italiane provenienti dall'Ucraina, pari complessivamente a 2,5 miliardi di euro, erano concentrate in pochi ambiti produttivi: metalli e prodotti in metallo (54,2%), agricoltura (16,3%), prodotti agroalimentari (12,3%) e prodotti energetici (4,6%). È evidente che il venir meno di questi approvvigionamenti (oltre a quelli ben maggiori garantiti dalla Russia) rischia di creare problemi per l'Italia, soprattutto in questa fase nella quale, superata l'emergenza Covid-19, la ripresa italiana potrebbe essere indebolita dal caro-energia, dalle pressioni inflazionistiche e dalle difficoltà di approvvigionamento di materie prime e prodotti intermedi da parte delle principali filiere del Made in Italy.

La comunità ucraina in Italia (la quinta per importanza), attiva soprattutto nei servizi per la persona

Un dato importante riguarda la consistenza della comunità ucraina in Italia. Nel 2021 questa contava 236mila persone, per il 77,6% di genere femminile. Si tratta di una presenza importante (è la quinta comunità straniera in Italia dopo Romania, Albania, Marocco e Cina), che opera prevalentemente nel settore dei servizi per la persona. È evidente che essa potrà aumentare nei prossimi mesi per via dei ricongiungimenti familiari imposti dal conflitto.

L'impatto per il trasporto aereo di merci dall'Asia

In un momento in cui l'aumento dei costi del trasporto marittimo continua a preoccupare diversi settori, tutti gli occhi sono puntati sul trasporto aereo. Per sicurezza, molti vettori hanno annunciato di non voler più sorvolare il territorio russo, a margine della guerra in Ucraina. Una deviazione di vasta portata, che non è priva di costi aggiuntivi, soprattutto in un momento in cui il conflitto sta gonfiando il prezzo del barile di petrolio.

Il vettore UPS ha indicato che dal 1° marzo non avrebbe più sorvolato il territorio russo. FedEx ha annunciato misure simili durante la settimana. Tanto che, secondo l'indice della piattaforma dati Freightos, il prezzo del trasporto aereo tra Cina ed Europa sarebbe balzato a 11,36 dollari al chilo. Ovvero un aumento dell'80% in pochi giorni. Aumenti di prezzo causati dall'allungamento della distanza dei voli, che aggirano il vastissimo territorio russo. La banca dati specializzata CIRIUM sottolinea che nel solo mese di gennaio 2.500 voli in partenza dagli Stati Uniti hanno sorvolato la Russia, mentre solamente 500 voli russi hanno sorvolato il territorio americano.

Senza la possibilità di sorvolare la Russia, alcuni vettori potrebbero annullare i loro servizi Asia-Europa, il che restringerebbe ulteriormente una fornitura già limitata.

I vettori europei, americani e altri che opereranno dei voli, prenderanno altre rotte più lunghe e più costose. Questi trasportatori trasferiranno sulle filiere il costo aggiuntivo del carburante e molti stanno già praticando dei supplementi per rischio guerra, per compensare i costi di adeguamento delle operazioni.

Così, giovedì scorso FedEx ha annunciato di applicare un supplemento ai pacchi e alle merci internazionali. La libbra (0,45 chili) vede quindi aumentare da 0,65 dollari a 1,20 dollari il suo supplemento sui viaggi che collegano Hong Kong alla zona EMEA (Europa, Medio Oriente, Africa). E questo è tutt'altro che un caso isolato: lo specialista Cargolux ha annunciato da parte sua un supplemento di 20 dollari al chilo per tutti i suoi voli cargo da o per l'Asia.

Una fragile catena di approvvigionamento globale del trasporto aereo di merci è già sensibile agli shock minori. La guerra in Europa e le conseguenti sanzioni potrebbero sconvolgere nuovamente il settore, proprio quando l'impatto del Covid sembrava maggiormente sotto controllo. Restiamo in un periodo volatile e incerto.

Idrocarburi e incremento della domanda

Su questo fronte, la preoccupazione si basa in particolare sul fatto che le deviazioni di percorso legate alla guerra in Ucraina non sono l'unica fonte attuale di aumento dei costi. Di fronte alla carenza di container e all'esplosione dei costi dai porti asiatici, molti committenti hanno cercato di aggirare gli inevitabili ritardi tramite il trasporto aereo di merci. Una situazione che aveva provocato meccanicamente un aumento dei prezzi, su un mezzo di trasporto già per sua natura più costoso della nave.

Oltre all'allungamento delle tratte dei voli e agli aumenti automatici dei prezzi, il trasporto aereo di merci deve anche rapportarsi con l'incremento del prezzo del barile. Mentre i consumatori europei vedono superare la soglia simbolica del costo alla pompa di due euro al litro per la benzina senza piombo, crescono anche i prezzi del carburante per gli aerei cargo. Negli Stati Uniti il carboturbo (jet fuel) di riferimento ha superato venerdì 4 marzo i 3,88 dollari al gallone (3,78 euro). Un livello record mai raggiunto dal 2008, anno che richiama alla mente tristi ricordi, che si è ripercosso sui prezzi in Europa e in Asia.

Un'impennata dei prezzi che ricade anche sul trasporto marittimo, la cui crisi sembrava dover durare tanto tempo, ancor prima dell'invasione dell'Ucraina. La piattaforma dati Freightos stima una conseguenza diretta del conflitto ucraino sui prezzi dei container spediti dall'Asia. Secondo i suoi dati, il prezzo per container ha raggiunto la scorsa settimana i 13.509 dollari tra Asia e Nord Europa, in crescita del 71% anno su anno. I prezzi tra Asia e Stati Uniti sono addirittura esplosi del +204%, a 16.155 dollari.

Al di là dei costi, i committenti e gli esportatori occidentali dovranno imparare a fare i conti con un altro fattore di volatilità: **i ritardi**. Questi dovrebbero, secondo i vari organismi di monitoraggio del trasporto merci, aumentare nei prossimi mesi. Un'incertezza intrinsecamente legata all'imprevedibilità che circonda la stessa guerra russo-ucraina.

PROPOSTE E AMBITI DI INTERVENTO

A fronte dell'analisi sopra esposta, di seguito riportiamo le nostre proposte sugli ambiti che riteniamo prioritari in questo momento.

Costi energetici

Il **contenimento dell'impennata dei costi energetici** appare, al momento, la priorità sulla quale andrebbe concentrata l'attenzione in questa prima fase, laddove l'insostenibile e combinato disposto di un aumento contestuale del prezzo del gas, del prezzo dell'energia elettrica e del prezzo del petrolio costituisce una morsa stringente intorno al sistema produttivo, amplificando le criticità derivanti dalle interconnessioni di filiera che si scaricano una sull'altra, fino a raggiungere, in un periodo di tempo ragionevolmente breve, anche il consumatore finale, che si troverà stretto nella morsa di una spirale inflazionistica che ne comprimerà inevitabilmente i consumi.

I pur apprezzabili sforzi fatti, sul fronte dei rincari energetici, compiuti dal nostro Governo per contenere l'aumento dei costi, alla luce dell'andamento esponenziale dei rincari, finiscono per essere assolutamente insufficienti a temperare gli effetti negativi.

Nonostante quanto detto, occorre comunque continuare ad intervenire attraverso il sostegno diretto alle imprese (superando peraltro le attuali distinzioni tra imprese energivore e non) andando a supportare con misure di alleggerimento dei costi in bolletta tutte le imprese più direttamente esposte sul fronte dell'intensità di consumo e, quindi, dei rincari, che subiscono ripercussioni dirette non avendo la possibilità di coprire, almeno nell'immediato, lo sbilanciamento tra costi e margini di guadagno, attraverso l'aumento del prezzo di vendita.

Accanto alle misure di intervento diretto, consapevoli che sia necessario allargare il più possibile il fronte della produzione nazionale e, comunque, non dipendente dalle aree in conflitto, esprimiamo la nostra preoccupazione per quella che può diventare una pericolosa deriva rispetto agli obiettivi di transizione energetica, che dovrebbero condurci al superamento dalla dipendenza fossile e, soprattutto, creare condizioni di progressiva autosufficienza, da un lato rafforzando le politiche volte all'ottenimento di risultati significativi sul fronte dell'efficienza energetica, dall'altro continuando a rafforzare la produzione a mezzo di rinnovabili e l'autoproduzione attraverso sistemi di generazione distribuita.

In vista della ripercussione sui consumi interni che l'attuale situazione rischia di determinare nel medio periodo, è fondamentale mantenere attiva la filiera delle costruzioni proprio sul terreno della riqualificazione energetica del patrimonio immobiliare residenziale, estendendone l'intervento anche ai luoghi di produzione, considerando la riduzione dei consumi come uno dei fattori strategici per mettere in sicurezza il sistema energetico nazionale.

Azioni per il monitoraggio e la calmierazione dei prezzi.

Come ampiamente argomentato, la situazione attuale rischia di divenire, in prospettiva, “molto pericolosa”.

Sono all’ordine del giorno, oltre all’aumento dei costi energetici, rincari significativi dei prezzi delle principali materie prime, dai cereali ai metalli ferrosi e preziosi, dai prodotti in legno e alluminio, alla componentistica elettronica e di precisione. Segnali di tensione sulle materie prime si registrano pericolosamente anche nel settore chimico/plastico, già fortemente penalizzato dall’aumento record del prezzo del petrolio.

Su questo fronte, pertanto, riteniamo assolutamente prioritario un intervento governativo, attraverso l’implementazione di strumenti di monitoraggio che rendano possibile intercettare i comportamenti speculativi nella produzione e nella distribuzione, oltre a consentire agli operatori di confrontare l’andamento dei prezzi alla produzione, nonché di verificare l’andamento dei prezzi in modo da poterne prevedere, per quanto possibile, in anticipo le tendenze ai fini della programmazione degli approvvigionamenti.

A fronte di tali premesse, potrebbero pertanto essere messi rapidamente in campo, dal Ministero dello Sviluppo Economico, alcuni strumenti che vadano nella direzione di:

- garantire la vigilanza sull’andamento dei prezzi delle materie prime individuate in un paniere predefinito;
- garantire la vigilanza contro interventi speculativi e di aggio;
- garantire il coordinamento di un sistema di vigilanza diffusa attraverso le Camere di Commercio e i loro strumenti di Osservatorio e Vigilanza del Mercato;
- implementare un Osservatorio sull’andamento internazionale dei prezzi delle materie prime;
- attivare un servizio di monitoraggio attivo dell’andamento dei fabbisogni di materie prime per garantire una migliore programmazione dei flussi di domanda;
- attivare un Osservatorio sul rispetto dei termini di pagamento e delle clausole contrattuali nei contratti B2B per evitare abusi di dipendenza economica da parte dei committenti

Sul fronte dell’**organizzazione del mercato**, sarebbe necessario individuare misure di incentivazione per l’organizzazione di gruppi e/o reti per l’approvvigionamento di materie prime per:

- la formazione gruppi di acquisto;
- la disponibilità di aree di stoccaggio;
- l’attivazione di servizi di distribuzione delle informazioni sull’andamento dei prezzi e sui flussi di approvvigionamento.

Sul fronte dei **lavori pubblici** è necessario rafforzare le misure già adottate per la revisione prezzi nei contratti di appalto.

Anche sul fronte dei **contratti tra privati** sarebbe opportuno un intervento di riforma della vigente disciplina introducendo la possibilità della revisione dei prezzi, allargando le ipotesi di revisione automatica anche alle ipotesi di rialzo congiunturale imprevisto delle materie prime oltre una soglia predefinita di aumento.

Sarebbe, da ultimo, opportuno facilitare il **trattamento dei rifiuti ai fini della ottimizzazione dei processi di reimpiego**, soprattutto con riferimento agli scarti di lavorazione manifatturieri e ai rottami ferrosi.

Su fronte della **comunicazione pubblica** sarebbero auspicabili:

- a) interventi governativi di *moral suasion*. Nella fase contingente, legata ad azioni speculative e comportamenti indotti dalla formazione di una psicosi collettiva del rialzo dei prezzi, è auspicabile un forte richiamo al senso di responsabilità degli operatori a non ingenerare ingiustificate spirali inflazionistiche. In tal senso è auspicabile la promozione di intese tra tutti i soggetti coinvolti "per la realizzazione di azioni volte al contenimento dei prezzi", promuovendo, ad esempio, la libera definizione di accordi tra le parti relativa a panieri di beni e a elenchi di servizi con lo scopo di calmierare alcuni prezzi e di incentivare i processi di formazione/informazione sui prezzi nelle relazioni B2B;
- b) interventi di coordinamento delle azioni di osservatorio e monitoraggio prezzi, con politiche che mirino alla educazione della domanda, soprattutto sul fronte dei consumi energetici. In tal senso è necessario abituare i consumatori a confrontare i prezzi sul mercato, fornendo loro riferimenti riconoscibili sull'andamento dei prezzi assoluti per un paniere di beni di largo e generale consumo.
- c) Intervenire sui fattori di contesto legati ad atteggiamenti speculativi e al rispetto dei termini contrattuali e di pagamento, attraverso un sistema di controllo reputazionale dei soggetti di mercato coinvolti.

Sul fronte degli **interventi a sostegno del sistema economico** si potrebbe intervenire sulla parte fiscale e introdurre un **quadro temporaneo ad hoc sugli aiuti di Stato** per sostenere le aziende esportatrici in Russia ed analogamente supportare l'aumento nel costo dei trasporti.

Altre misure dovrebbero mirare ad **incentivare il consumo interno** al fine di mitigare l'inevitabile contraccolpo da mancate esportazioni.

Tensioni sul fronte della liquidità e della finanza d'impresa

Le tensioni sul fronte del conflitto Russo-Ucraino lasciano immaginare scenari che tutti ritenevamo fossero ormai alle nostre spalle, lasciandoci in uno stato di profonda incertezza per il futuro, proprio nel momento in cui, grazie anche alle politiche governative di sostegno alle imprese, l'economia italiana tornava a vedere i primi significativi segnali di ripresa.

In questo quadro, risulta fondamentale l'attualizzazione e l'aggiornamento delle politiche di sostegno ai fabbisogni finanziari delle imprese, riprogettandole in modo tale che facciano fronte alla nuova contingente situazione e rispondano alle reali esigenze delle imprese, così come si è saputo fare nei mesi scorsi.

Le comprensibili e condivise scelte operate nell'ambito della recente Legge di Bilancio in materia di accesso al credito e di sostegno alla liquidità attraverso gli strumenti di garanzia pubblica, rischiano di essere ora spiazzate dagli eventi e di non essere sufficienti a garantire alle nostre imprese l'ossigeno necessario. La fine della cosiddetta moratoria di Stato ed il progressivo riallineamento del sistema pubblico delle garanzie rischiano di trasformare quello che si pensava potesse essere un graduale ritorno alla normalità, in una ulteriore

morsa per le imprese che impedisce loro di consolidare una intravista ripresa possibile o, addirittura, di compromettere definitivamente chi non è riuscito ancora ad agganciarla.

A dicembre superavano i 43 miliardi di euro le esposizioni ancora “coperte” dalla moratoria, e da aprile le imprese che hanno contratto nuovi finanziamenti proprio a valere sulle misure di potenziamento delle garanzie pubbliche dovranno iniziare a restituire, oltre alla quota interessi, anche quella relativa al capitale, ben più corposa.

È tutt’altro che scontato che il sistema delle imprese possa assorbire senza contraccolpi tanto la fine delle moratorie, quanto quella del periodo di preammortamento accordato. Diventa indispensabile, pertanto, individuare misure e strumenti che consentano alle imprese di gestire, senza contraccolpi sul fronte della liquidità, anche l’imprevista situazione attuale.

A questo proposito, in un quadro che sia comunque orientato al recupero di una fisiologia prospettica e, soprattutto, anche a sgonfiare le pressioni sul bilancio pubblico, andrebbero, a nostro avviso, individuate alcune soluzioni e rivisti gli strumenti in campo affinché si possano creare le condizioni che consentano di affrontare la contingenza negativa.

Una delle priorità che, in questo senso, andrebbe individuata, riguarda la messa in campo di uno strumento che assicuri un allungamento delle esposizioni debitorie, attraverso una misura ad hoc finalizzata a sostenere la rinegoziazione dei debiti, escludendo l’attuale previsione dell’obbligo di erogare credito aggiuntivo. Se, infatti, aveva un senso condizionare le operazioni di rinegoziazione alla disponibilità di liquidità aggiuntiva nelle prime fasi della crisi Covid, anche per scoraggiare possibili operazioni opportunistiche da parte del mondo bancario, nel momento attuale, probabilmente, le imprese stesse sentono il bisogno di intervenire con una diversa programmazione delle proprie esposizioni, senza, tuttavia, necessitare di ulteriore liquidità, avendone fatto scorta nei mesi scorsi attraverso l’accesso ai diversi strumenti messi in campo. Queste operazioni potrebbero essere supportate dal Fondo di Garanzia per le PMI, anche in misura inferiore rispetto a quanto oggi previsto, e in complementarietà con altre forme di garanzia privata, valorizzando la relazione tra pubblico e privato che assicura un maggiore effetto leva delle risorse pubbliche e amplia la platea di imprese che può accedere al credito.

Un ulteriore ambito di intervento è rappresentato dalla estensione del perimetro della cosiddetta “garanzia pubblica a mercato”, con la finalità di intercettare situazioni, anche nelle PMI che, pur dovendo accedere alla garanzia per l’accesso al credito, non necessitano nelle condizioni di accesso dell’intensità di aiuto prevista dagli strumenti del Fondo di Garanzia per le PMI, anche in questo caso prevedendo la possibile ed auspicabile complementarietà tra garanzia pubblica e garanzia privata. Una misura di questo tipo avrebbe peraltro l’effetto di sgonfiare la pressione sul Fondo di Garanzia per le PMI, liberando risorse in relazione alle situazioni meno bisognose di un livello di intervento pubblico importante.

Sempre in materia di accesso al Fondo di Garanzia per le PMI, il previsto rientro al regime di valutazione del rating, a partire dal primo luglio 2022, basato su un modello proprietario del Fondo costruito nella normalità delle condizioni economiche, rischia di non essere attuale a leggere l’effettiva condizione delle imprese che stanno attraversando la crisi pandemica, con

il rischio di escludere i più meritevoli (soggetti con effettiva potenzialità di recupero, ma con situazione pregressa minata dalla perdita di fatturato) e di aumentare il rischio per soggetti che, pur avendo mantenuto buoni dati di bilancio, si trovano in una condizione di difficile - se non impossibile - ripresa. Per tale ragione, pertanto, riteniamo indispensabile una analisi ed una revisione del modello in un senso maggiormente coerente con lo stato attuale.

Permane, infine, la necessità di individuare strumenti ad hoc atti a sostenere quelle imprese riconducibili, direttamente o indirettamente, a settori maggiormente esposti alla crisi attuale, al fine di scongiurarne l'uscita dal mercato. Laddove, come pure ci rendiamo conto, non appaia percorribile l'ipotesi di una ulteriore estensione della moratoria legale, servirebbero comunque misure volte a garantire a questi soggetti di reggere la situazione, in attesa di una auspicata ripresa anche dei loro mercati.

Siamo consapevoli del fatto che ci si muove in un campo non facile, sul quale incombono le rigidità della regolamentazione bancaria. Ed è per questo che ci permettiamo di sollecitare l'attenzione al fine di sensibilizzare le istituzioni europee affinché, almeno in questa particolare contingenza, evitino di introdurre ulteriori irrigidimenti che, partendo dal presupposto di salvaguardare pur legittimamente i patrimoni delle banche, finiscono col rendere ancora più selettivo l'accesso al credito per le imprese, specie per quelle di minori dimensioni.

ALCUNE EVIDENZE SETTORIALI

MODA

L'avvento della guerra in Ucraina coinvolge in pieno il comparto della moda, secondo settore di export in Russia con vendite nel 2021 pari a 1.346 milioni di euro (17,5% del totale) e maggiormente penalizzato dalla crisi di Crimea del 2014, con una perdita di 6,9 miliardi di euro di export in Russia in 8 anni. Le conseguenze del precedente conflitto russo-ucraino di otto anni fa, con le prolungate [sanzioni economiche alla Russia](#), si sono scaricate sulle esportazioni verso il paese che, tra il 2013 e il 2021, per l'Unione europea a 27 cumulano un calo del 22,2%, con una maggiore penalizzazione dell'Italia: le vendite del Made in Italy cumulano, infatti, una perdita del 28,5%.

Tra i prodotti maggiormente venduti dalle imprese italiane in Russia, nei sette anni in esame, il calo è drammatico per la Moda (- 41,8%). Se consideriamo la differenza tra le esportazioni annuali della Moda nel periodo 2014-2021 e il livello delle esportazioni del 2013, negli otto anni in esame le vendite dei prodotti tessili, dell'abbigliamento e della pelle sul mercato russo hanno cumulato perdite per 6.870 milioni di euro, pari a 859 milioni di euro medi all'anno.

Il mercato russo è da almeno due decenni lo sbocco export delle MPMI del comparto moda, per alcuni distretti (Marche, Umbria, Emilia Romagna e Veneto), rappresenta oltre il 50% dell'export. Il calo drammatico si ripercuote sull'intera filiera e si acuisce in determinati distretti per i quali, questo conflitto e le sue conseguenze a breve ed a lungo termine, possono significare la tenuta o la fine definitiva della produzione (sia di filiera, che di distretto).

Richieste della categoria: misure economiche emergenziali ad hoc per la sopravvivenza della produzione.

ORAFI

Il prezzo delle materie prime ha avuto una repentina impennata, aumentando fino a € 4,00 al grammo in soli 8 giorni. La difficoltà delle imprese è legata non solo al costo dei metalli e delle altre materie prime (gemme, perle, etc.), ma anche al blocco e/o variazione delle rotte dei trasporti (soprattutto per le imprese vocate all'export). I distretti produttivi che avevano la Russia ed i Paesi dell'est come mercato di riferimento e/o di sbocco, considerano nulli tutti gli ordini ricevuti prima dell'inizio del conflitto. I distretti più forti sul mercato domestico o su altre aree estere pur non lamentando momentaneamente annullamenti di commesse, temono un forte rallentamento degli ordini futuri, nonché l'eventuale necessità di dover "mettere in coda la produzione" per incapacità ad evadere gli ordini a causa del costo delle materie prime e dell'energia.

Richiesta della categoria: ristori sul caro energia e gas.

CERAMICA

Il comparto produttivo della manifattura ceramica, tra i più energivori, denuncia lo spropositato aumento dei costi di energia elettrica, gas, metano, materie prime e di trasporto (spedizioni, movimentazione cargo, etc.), iniziato già nei primi giorni di novembre 2021 e cresciuto in maniera esponenziale. Ad inizio anno gli operatori di settore avevano già rivisto al rialzo i listini per rientrare delle perdite dei due anni di pandemia, tuttavia per sostenere queste spese i prezzi andrebbero adeguati ed ulteriormente incrementati del 15/20% circa, andando – in questo modo – fuori mercato, perché trattasi di beni cosiddetti voluttuosi. Le imprese si avviano alla chiusura non perché falliscono, ma perché producono sottocosto. La possibilità di rateizzare i costi dei consumi di energia, gas, metano è già una strada perseverata e sta portando ad ulteriori indebitamenti.

Richiesta della categoria: Sblocco immediato dei 5 milioni di euro previsti in L. di Bilancio (comma 702) per le imprese della ceramica artistica e del vetro di Murano ed eventuale incremento del Fondo stesso; un credito d'imposta sui contributi e sugli oneri sociali relativi agli stipendi dei dipendenti commisurato all'aumento dei costi.

MECCANICA – PRODUZIONE

Il segnale di preoccupazione arriva forte sul fronte delle importazioni. Diverse imprese stanno ricevendo dai loro fornitori comunicazioni circa la scarsità di materie prime, soprattutto alluminio proveniente da Russia e Ucraina, ma anche relativamente alle "bramme", semilavorati a sezione rettangolare utilizzati per la produzione di lamiere. Si stanno infatti verificando interruzioni nelle forniture, aumento di costi e difficoltà sui tempi di consegna. Russia e Ucraina sono i principali produttori di alluminio, rame, ghisa, nickel e palladio. Il blocco delle importazioni determinerà grandi squilibri nella catena di fornitura della meccanica determinando un forte rialzo dei prezzi. Ricordiamo inoltre che dai due Paesi proviene molta componentistica elettronica per macchinari utilizzati per le lavorazioni meccaniche. Un blocco determinerebbe problemi sia nelle fasi di costruzione che di manutenzione e riparazione dei macchinari. È significativo l'atteggiamento che stanno osservando in questi giorni le principali fonderie italiane che stanno comunicando ai loro clienti che non sono in grado di garantire i prezzi e forniture.

LEGNO ARREDO

Russia e Ucraina sono grandi esportatori di legname, in particolare di rovere, molto utilizzato nella produzione di arredi di qualità e parquet - di betulla, utilizzata per la produzione di pannelli, di larice e di abete, molto utilizzati nella produzione di legnami per lamellari e prefabbricati. Le tensioni commerciali sono già evidenti nei principali distretti produttivi con il rischio di influenze negative sulla spirale dei prezzi. E' da evidenziare inoltre, a rafforzamento del rischio di mancanza di materia prima, che le foreste italiane sono gestite in maniera sostenibile e non intensiva. Il disastro della tempesta Vaia del 2018 ha ulteriormente rallentato i tagli proprio per il rapido utilizzo degli alberi sradicati per evitare il loro prematuro marcimento e il dissesto dei boschi. Queste difficoltà di approvvigionamento si uniscono ai problemi che deriveranno dalle sanzioni internazionali sui pagamenti e i rapporti interbancari con la Russia. Un settore che risentirà delle tensioni del conflitto sarà sicuramente quello degli imballaggi e dei pallet. La produzione di europallet Epal è attualmente sospesa in Ucraina. Inoltre il legno per imballaggi e pallet a breve sarà indisponibile a causa delle sanzioni. Questo comporterà carenze e ritardi nella fornitura di pallet con gravi conseguenze per i produttori e gli utenti finali, con pesanti ripercussioni nelle catene di approvvigionamento di merci e beni di consumo. Sul fronte arredo sono già evidenti i segnali di un rallentamento della domanda russa, in particolare per la fascia alta di mercato ed il luxury. Come per la meccanica c'è forte preoccupazione per il calo negli arrivi di componenti elettroniche per macchinari e attrezzature. A rischio sia la produzione che la manutenzione degli impianti di produzione.

SETTORE ODONTOTECNICO

Nel settore odontotecnico si registrano aumenti del 10% su metalli non nobili, del 5% medio sugli altri materiali di consumo e una certa difficoltà nel reperimento dei microchip, oltre ad un aumento incontrollato dei metalli nobili (che la Categoria utilizza però in quantità piuttosto contenute). Il settore è da attenzionare per poter quantificare fra qualche settimana la misura degli effetti del conflitto e delle sanzioni.

SETTORE STAMPA E CARTOTECNICA

Il settore della stampa ha risentito pesantemente dell'aumento dei costi delle materie prime, in primis della carta, già a causa della pandemia, ancor prima degli ultimi accadimenti legati al conflitto Russia/Ucraina. La crisi del Settore, peraltro, era già iniziata da tempo a causa della dematerializzazione dell'informazione ed era stata aggravata dalla pandemia, che ha comportato un ulteriore crollo delle commesse relative alla stampa di brochure, depliant, pieghevoli, company profile, folder e relativa progettazione grafica.

La difficoltà di reperimento e l'aumento dei costi delle materie prime è confermata da una comunicazione diffusa (pre-conflitto) ai propri clienti da una delle maggiori cartiere italiane che denuncia, nell'industria della carta, un aumento dell'energia termica (gas) e dell'energia elettrica rispettivamente del 345% e del 222% negli ultimi 12 mesi e un incremento del costo della cellulosa del 49%, dei pallet del 90%, del packaging per imballare i prodotti del 20% e dei trasporti e della logistica tra il 15% e il 20%. La cartiera ha annunciato l'applicazione di un supplemento ai prezzi dei prodotti di 160 €/tonnellata.

AGROALIMENTARE

In un contesto già contrassegnato da forti rialzi dei prezzi dell'energia e delle materie prime, le tensioni al confine ucraino rischiano di apportare ulteriori elementi di incertezza in relazione al ruolo dell'Ucraina negli scambi agroalimentari con l'Ue-27 e, in particolare, con l'Italia. Complessivamente, secondo le elaborazioni Ismea su dati COMTRADE (data base ITC), le esportazioni agroalimentari dell'Ucraina verso la Ue-27 sono state pari a 5,4 miliardi di euro nel 2020, facendo del mercato comunitario - con una quota del 28% - una delle principali destinazioni delle derrate provenienti da Kiev.

In tale contesto, l'Italia si posiziona al decimo posto tra gli acquirenti del Paese dell'ex blocco sovietico per un fatturato di 496 milioni di euro pari al 3% dell'export agroalimentare ucraino, in flessione del 19% su base annua. Mentre sul versante dell'import dell'Ucraina, l'Italia è il secondo fornitore di prodotti agroalimentari, dopo la Polonia, con una quota del 7% pari a 415 milioni di euro, sempre nel 2020.

Il nostro Paese acquista dall'Ucraina soprattutto oli grezzi di girasole, mais e frumento tenero. Relativamente al mais, è da segnalare che l'Ucraina è il nostro secondo fornitore dopo l'Ungheria, con una quota di poco superiore al 20% sia in volume che in valore. Una situazione, questa, che suscita qualche preoccupazione vista la consistente riduzione della produzione interna di mais (-30% negli ultimi 10 anni) e la ormai strutturale dipendenza degli allevamenti dal prodotto di provenienza estera (tasso autoapprovvigionamento italiano pari al 53% contro il 79% nel 2011). Va sottolineato anche che nei primi dieci mesi del 2021, le importazioni complessive italiane di mais si sono ridotte in volume del 13% annuo, per un totale di circa 4 milioni di tonnellate, con una flessione del 15% per quello di provenienza ucraina (466 mila tonnellate).

Più marginale il ruolo dell'Ucraina per il frumento tenero, altro prodotto per il quale l'Italia è fortemente deficitaria, che si configura come sesto fornitore con una quota pari al 5% in volume e in valore dell'import totale nazionale. Tra gennaio e ottobre 2021, anche le importazioni complessive nazionali di frumento tenero si sono ridotte del 4% circa su base annua (a 3,6 milioni di tonnellate), mentre le richieste dall'Ucraina si sono più che dimezzate (a 107 mila tonnellate).

Da sottolineare inoltre che la Russia è il maggiore esportatore di grano del mondo (quasi il 20% degli scambi mondiali) e che insieme all'Ucraina nel 2019 rappresentavano il 25%, il 21% ed il 17% delle esportazioni globali rispettivamente di grano, orzo e mais. In più Russia ed Ucraina rappresentano circa il 75% delle esportazioni globali di semi di girasole ed olio di cartamo (entrambi sono utilizzati come oli alimentari per il consumo umano ed animale). Questo livello di esportazioni potrebbe essere influenzato negativamente dalla sospensione della navigazione commerciale nei porti ucraini ed il blocco del transito delle navi commerciali da parte della Russia nel mar d'Azov con evidenti ricadute sull'aumento del prezzo dei cereali e conseguenti prezzi più alti per prodotti quali farina, pasta oltre agli oli alimentari. Siccome poi mais e cereali grezzi sono utilizzati per l'alimentazione degli animali ci sarebbe un effetto anche sul prezzo della carne.

TRASPORTI E LOGISTICA

Il costante e ormai insostenibile aumento del costo del carburante ha determinato una situazione ingestibile per le imprese della filiera logistica, dal trasporto su gomma (merci e persone) al trasporto marittimo.

Nello specifico, nel comparto dell'autotrasporto italiano assistiamo a difficoltà operative che stanno fermando l'intera catena logistica che va dal vettore impegnato nei trasporti nazionali ed internazionali alla casa di spedizione che, in ragione del blocco di alcune piattaforme logistiche dell'Est Europa, non riescono più a garantire il traffico di merci da e verso Ucraina e Paesi limitrofi.

È da diverso tempo che, responsabilmente, le rappresentanze associative hanno lanciato l'allarme sulla pesante situazione delle imprese di autotrasporto che non riescono a farsi riconoscere dalla committenza i maggiori costi dovuti agli aumenti e che, autonomamente, potrebbero nel frattempo decidere di fermarsi in maniera spontanea in diverse aree del Paese con il conseguente nefasto blocco della mobilità delle merci. Questo perché in molti casi è più conveniente lasciare i propri mezzi sui piazzali piuttosto che continuare a viaggiare in perdita.

Abbiamo già avuto modo di giudicare insufficiente ed inadeguato il pacchetto di misure per l'autotrasporto contenuto all'articolo 6 del DL Energia.

I provvedimenti previsti, seppure arrivati in extremis e in modo straordinario rispetto alle condizioni date, non sono sufficienti a compensare gli aumenti vertiginosi sui carburanti che stanno letteralmente mettendo in ginocchio le piccole e medie imprese di autotrasporto che, per la strutturale condizione di debolezza contrattuale che vivono nel mercato, non riescono a ribaltare alla committenza o agli operatori logistici.

Tali misure, annunciate dal Governo a seguito delle ripetute denunce sul caro gasolio e le problematiche irrisolte di categoria, vanno solo in maniera residuale nella direzione di ristorare le imprese del comparto, perché non sono minimamente sufficienti a contrastare l'aumento esponenziale dei costi di gestione delle imprese di autotrasporto per cui la voce carburante pesa per il 30%. Secondo la rilevazione dell'Ufficio Studi di Confartigianato il prezzo del gasolio alla pompa ha subito un aumento tendenziale del 45,1% al 10 marzo 2022; poco meno di metà dell'aumento si concentra dopo lo scoppio della guerra in Ucraina, con un aumento del 20% del prezzo del gasolio tra il 22 febbraio e il 10 marzo 2022. L'evoluzione del prezzo del petrolio porterà un'ulteriore accelerazione dei costi delle imprese di trasporto merci, a fronte di una dinamica dei prezzi di vendita che, secondo l'ultima rilevazione dell'Istat, si ferma al +1,2%.

In valori reali il prezzo alla pompa del gasolio servito nella prima decade di marzo ha oltrepassato la soglia di 2,2 euro al litro e in alcuni casi ha superato quello della benzina, nonostante la minore accisa (0,617 euro contro 0,728 euro al litro).

Tale situazione è diventata insostenibile e rischia seriamente di compromettere la sopravvivenza stessa delle imprese, rendendo più conveniente "spegnere i motori" piuttosto che continuare a viaggiare in perdita. Per queste ragioni, è indispensabile prevedere una misura emergenziale quale l'istituzione di un credito d'imposta sul prezzo industriale del gasolio.

L'autotrasporto è un comparto strategico per l'economia italiana, considerato che nel nostro Paese oltre l'80% delle merci viaggia su gomma e che ha dimostrato di essere un servizio essenziale proprio durante la pandemia in cui ha garantito l'approvvigionamento dei beni di

prima necessità, farmaci, alimentari e consentito alla popolazione tutta di poter soddisfare i propri bisogni primari.

In siffatta drammatica situazione, consci della natura dell'esborso economico che richiederebbe la misura, riteniamo indispensabile che il Governo adotti un provvedimento straordinario (aggiuntivo a quella già esistente per le accise per cui è previsto un credito d'imposta nel limite massimo consentito di 0,21 cent/litro) che serva a calmierare il maggior costo del carburante e garantisca a migliaia di operatori dell'autotrasporto di recuperare almeno una quota parte dei maggiori costi.

La misura proposta, peraltro, avrebbe un immediato effetto benefico per le casse aziendali delle imprese e risulterebbe di gran lunga più efficace di quanto paventato dal Governo rispetto ad un provvedimento omnibus per cittadini e imprese rivolto a sterilizzare l'Iva sulle accise.

A questo si aggiungano i fenomeni speculativi in atto che, rendendo carente il reperimento del gasolio, contribuiscono a farne aumentare il prezzo. Al prezzo già elevato, infatti, si aggiungono problemi nel rifornimento extrarete a seguito del blocco delle forniture da parte di alcune compagnie petrolifere che, per motivi speculativi, lucrano su vendite future a prezzi aumentati.

Da giorni ormai si rilevano anomalie sul mercato dei carburanti con riduzioni dei fidi accordati alle imprese, riduzioni e in alcuni casi sospensioni delle forniture extrarete o addirittura aumento dei prezzi dell'extrarete a valori superiori a quelli della rete stradale.

TRASPORTO PERSONE

L'escalation da record dei prezzi dei carburanti per autotrazione sta mettendo in ginocchio le imprese del trasporto persone, 29 mila imprese nel perimetro delle attività di trasporto di noleggio con conducente mediante auto e autobus e taxi.

L'impatto dell'aumento del carburante è talmente penalizzante per un settore già colpito duramente dalla crisi pandemica che si scaricherà sui margini di profitto e sul valore aggiunto di ciascuna impresa, in particolare sul comparto taxi che opera con tariffe amministrative, sulle imprese di bus che operano in sub affidamento nei servizi di TPL, sulle imprese di noleggio con conducente auto e bus che non hanno più beneficiato della moratoria dei leasing in un mercato che non ha mai dato cenni di ripresa.

Occorre farsi interpreti del forte disagio delle imprese introducendo strumenti che possano alleviare le gravi ripercussioni derivanti da questa tensione sui prezzi che, peraltro, non vede tregua nel breve periodo.

Necessaria l'introduzione di una clausola di adeguamento dei costi di trasporto al costo del carburante; una variazione automatica applicata alle voci tariffarie legate al trasporto, riconducibile al valore del prezzo medio mensile nazionale del carburante da autotrazione al consumo.

E' giunto il momento di prevedere l'introduzione del cosiddetto "carburante professionale", con prezzo calmierato alla pompa, come già avviene per il carburante agricolo e un credito d'imposta sui costi di acquisto del carburante.

La situazione è talmente grave che le imprese non sono più in grado di garantire i servizi. Per tale ragione si chiedono strumenti nuovi che consentano di assorbire le perdite di fatturato a fronte dei maggiori costi e formule nuove che ridisegnino e riprogrammino la domanda di mobilità consentendo alle imprese di questo comparto di ricominciare a lavorare.