

Disegno di legge n. 2564 (Conversione in legge del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, recante misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina)

Le osservazioni di Federazione ANIMA

Chi siamo

Federazione ANIMA - Confindustria Meccanica Varia - è l'organizzazione industriale di categoria del sistema Confindustria che rappresenta le aziende della meccanica. La Federazione è formata da 30 Associazioni e gruppi merceologici e conta più di 1.000 aziende associate, tra le più qualificate nei rispettivi settori produttivi. L'industria meccanica italiana è un settore che occupa 221.000 addetti per un fatturato a fine 2020 di oltre 52,1 miliardi di euro e una quota export/fatturato del 57,1%. Come Federazione della Meccanica Varia e Affine, all'interno di ANIMA Confindustria sono presenti 30 diverse associazioni di carattere verticale che identificano un'importante parte della filiera industriale italiana coinvolta nella fornitura e subfornitura di prodotti, servizi e tecnologie in molti ambiti, dall'edilizia alle infrastrutture dalla movimentazione e logistica alla produzione alimentare; dalla produzione di energia a quella industriale, oltre alle tecnologie per la sicurezza e per l'ambiente.

Considerazioni generali

Federazione ANIMA apprezza le misure introdotte dal Governo con il decreto-legge 21/2022, che consolida gli strumenti per far fronte alle difficoltà del comparto produttivo alla luce dell'attuale congiuntura economica, fortemente condizionata dall'aumento dei costi energetici e dal problematico contesto di approvvigionamento delle materie prime. Il provvedimento tiene infatti in considerazione alcune delle principali istanze pervenute negli scorsi mesi dal mondo industriale, già pesantemente colpito dalle ricadute della crisi pandemica. Tuttavia, quanto fatto, seppur apprezzabile, non può essere giudicato sufficiente. Il sistema industriale italiano si trova da due anni in una gravissima situazione di difficoltà e, alla già critica congiuntura economica, si sono sommate nelle ultime settimane le conseguenze del drammatico conflitto in corso in Ucraina.

Le misure contro il caro energia

Apprezzabile l'intervento previsto agli articoli 3 e 4 del provvedimento sul caro bollette per le imprese, con l'erogazione di contributi sotto forma di credito di imposta per le imprese esposte con il caro energia elettrica e con il caro gas naturale. Queste misure, unite all'estensione per il secondo semestre 2022 delle misure di annullamento degli oneri generali di sistema nei settori di elettricità e gas già previsto dal DL 17/2022, c.d. DL Bollette, rappresentano soluzioni sicuramente apprezzabili, ma, tuttavia, ovviamente non sufficienti per far fronte al momento di crisi che sta vivendo il nostro comparto produttivo. La straordinarietà del momento, infatti, richiede interventi straordinari, che devono essere necessariamente coordinati a livello europeo per evitare situazioni di sbilanciamento tra vari Stati membri, con un conseguente ulteriore danneggiamento dell'industria nazionale.

La crisi nell'approvvigionamento di acciaio

L'industria meccanica sta venendo drammaticamente impattata dalla crescita vertiginosa dei costi per i metalli ferrosi e non, per via dell'interruzione di produzioni ed estrazioni in Ucraina, che comprimono l'offerta mondiale, e dell'incertezza riguardo gli approvvigionamenti dalla Russia, anche in questo caso con relativi effetti indotti da speculazioni di natura finanziaria.

Senza interventi di carattere eccezionale, il combinato dell'aumento dei prezzi e delle difficoltà nell'approvvigionamento rischia di avere un effetto irreparabile sulle filiere tradizionali della nostra industria manifatturiera, che già oggi si trovano in situazioni limite, tra cui, a titolo esemplificativo, accettare acquisti "in bianco", senza una definizione preventiva del prezzo, oltre che delle tempistiche di consegna, a causa dell'incertezza dei mercati. Inoltre, con le implicazioni anche a livello occupazionale che questo comporta, stiamo assistendo al fenomeno di aziende che sono costrette a rallentare pesantemente, se non interrompere, la produzione non più economicamente sostenibile.

Questo fenomeno sta colpendo in particolar modo le aziende dell'industria meccanica, che si trovano a valle nella catena di fornitura di settori strategici come le fonderie e la produzione di acciaio, con l'aggravante della quasi impossibilità, a condizioni di mercato, di poter aumentare i prezzi per il cliente finale per compensare i maggiori costi sostenuti. Si tratta infatti in molti casi, soprattutto se guardiamo al contesto della meccanica italiana, di aziende dalla forte specializzazione e inserite in filiere internazionali con poco o nullo margine per poter influenzare tali dinamiche.

Il drammatico protrarsi del conflitto non può che richiedere interventi tempestivi e straordinari per non compromettere in un modo che temiamo definitivo la tenuta della nostra produzione manifatturiera. Per questo motivo, chiediamo che il Sistema Paese sia messo nelle condizioni di poter sopperire quanto più possibile alle carenze nell'approvvigionamento dell'acciaio a cui stiamo assistendo. Queste le direttrici principali su quali intervenire quanto prima:

1. Individuare misure idonee ed efficaci per l'**aumento della produzione nazionale di acciaio**, di cui può essere un primo – ma non sufficiente – passo le misure previste dall'articolo 10 del provvedimento in oggetto a favore della decarbonizzazione del ciclo produttivo dell'acciaio presso lo stabilimento Ilva di Taranto
2. **Sospendere ogni tipo di restrizione esistente all'importazione**; in particolare i dazi sull'export di acciaio in UE e il contingentamento delle quote di ingresso dei materiali, misure stabilite nel 2018 e che non tengono conto del contesto attuale
3. istituzione di un **osservatorio permanente sui prezzi delle materie prime**, finalizzato ad individuare indicatori ufficiali di riferimento dell'andamento dei costi utilizzabili nella stipula e gestione dei contratti di commessa

Gas naturale e semplificazioni

In linea con le misure di agevolazione per quanto riguarda il gas naturale previste all'articolo 4 e al bonus sociale elettricità e gas previsto all'articolo 6, riteniamo importante fare chiarezza su aspetti applicativi legati all'installazione di tutte quelle soluzioni che possono contribuire alla decarbonizzazione; si vuole in particolare far leva su uno dei settori più rilevanti ai fini dei consumi energetici, quello del riscaldamento e della produzione di acqua calda sanitaria, con una possibile consistente riduzione di metri cubi di gas naturale consumato grazie all'uso di tecnologie ad elevate potenzialità e già oggi presenti sul mercato.

Alla luce di quanto sopra riportato si chiede che l'applicazione della deroga dello scarico a parete prevista per le caldaie a condensazione e gli apparecchi ibridi sia esplicita anche alle pompe di calore a gas, come deriva dal combinato disposto degli articoli degli articoli di legge cui fa riferimento la legge stessa.

L'utilizzo di pompe di calore a gas consente di ottenere risultati di riduzione delle emissioni e di contenimento dei consumi di gas estremamente significativi. Questa esplicitazione consentirebbe di risolvere un'attuale situazione di incertezza tra i professionisti del settore portando un indubbio vantaggio nell'efficientamento del parco impiantistico esistente. Si riporta in allegato la proposta normativa di dettaglio.

Costo dei trasporti

Con l'occasione vorremmo far luce su un tema non adeguatamente attenzionato nell'attuale dibattito sulle misure a sostegno del comparto industriale, ovvero quello del costo dei trasporti. Se da una parte il decreto-legge in esame intercetta la crescente consapevolezza sulla necessità di intervenire sull'aumento del costo dei carburanti – prevedendo misure di sostegno per le imprese di autotrasporto –, dall'altro non tiene in considerazione le esigenze delle imprese dell'ecosistema produttivo italiano, che ha visto un esponenziale aumento delle difficoltà logistiche e dei prezzi di trasporto dei beni. In particolare, si è assistito ad un aumento drastico del costo dei noli marittimi dei container, che sta mettendo in grave difficoltà le esportazioni delle imprese italiane.

Tale fenomeno risulta di prioritaria importanza se si considera che il trasporto marittimo continua a rappresentare la principale modalità di trasporto internazionale, con il 90% delle merci movimentate via mare. In particolare, il trasporto marittimo di container rappresenta la modalità di trasporto privilegiata nel commercio globale di beni, con un ruolo predominante dei Paesi del continente asiatico, e in particolare della Cina, con una quota del 54.5%. L'improvviso aumento della domanda di trasporto marittimo, in combinazione con una forte asimmetria della ripresa economica in luce della crisi pandemica, ha tuttavia dato luogo a una forte congestione dei porti, accompagnata dallo scadimento della qualità dei servizi, la riduzione della puntualità degli scali e l'aumento del costo dei servizi portuali. Il sintomo più evidente dell'attuale congestionamento del sistema dei trasporti marittimi è quindi la forte carenza dei container, che ha determinato un incremento esponenziale dei costi dei noli marittimi, che ha raggiunto anche l'oltre +220% per la tratta Nord America - Nord Europa (dati 2021).

Per questo motivo, si evidenzia la necessità di intervenire per fornire un supporto alle imprese maggiormente colpite dalle difficoltà nel trasporto marittimo. Auspichiamo quindi l'introduzione di una misura che preveda **l'istituzione di un fondo a sostegno delle imprese ad alta intensità di esportazione**, individuate come le imprese che presentino un rapporto tra il fatturato proveniente da attività di export e fatturato totale pari o superiore al 40 %. Si riporta in allegato la proposta normativa di dettaglio.

Compensazione costi nei contratti pubblici

Il meccanismo di compensazione dei maggiori costi nei contratti pubblici costituisce uno strumento indispensabile per garantire la realizzazione delle opere e la sopravvivenza delle imprese coinvolte, in luce dell'aumento dei prezzi dei materiali. La necessità di assicurare il corretto funzionamento degli appalti risulta poi ancora più urgente di fronte alle sfide del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che chiama istituzioni e aziende all'efficienza e alla tempestività nella realizzazione degli interventi. Per questo motivo Federazione ANIMA – pur apprezzando i meccanismi esistenti, rivisti dal presente provvedimento all'articolo 23, oltre che le clausole di revisione introdotte dal c.d. DL Sostegni-ter, sottolinea come, nell'attuale formulazione, siano esclusi interventi per compensare l'aumento dei prezzi negli appalti di servizi e forniture. Tale incongruenza risulta incomprensibile se si considera che i contratti di servizi e forniture hanno subito, analogamente a quelli di lavori, gli impatti del rincaro dei prezzi, e che coinvolgono un numero cospicuo di aziende. L'auspicio è quindi quello che si intervenga il prima possibile per sanare questa vera e propria lacuna normativa e permettere una disciplina uniforme per tutti i contratti pubblici. Per tale proposito, si suggerisce l'introduzione di un meccanismo di compensazione per il 2021 per appalti e forniture, rispetto al quale si rimanda alla proposta in allegato.

Allegato 1 – Proposta normativa semplificazione per l’installazione di apparecchi a gas ad alta efficienza e basse emissioni

Dopo l’articolo 4, aggiungere il seguente:

ART. 4-bis

Misure in materia di efficientamento di apparecchi alimentati da gas naturale

All’articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 26 agosto 1993, n. 412 sono apportate le seguenti modificazioni:

1. Al comma 9-bis, lettera e) la parola “installati”, è sostituita dalle seguenti: “installate delle pompe di calore a gas o”;
2. Al comma 9-ter, punto iii. dopo la parola “installare” sono aggiunte le seguenti: “pompe di calore a gas o” e il periodo: “e pompe di calore il cui rendimento sia” è sostituito dal seguente: “e le pompe di calore a gas e quelle degli ibridi abbiano un rendimento”

Allegato 2 - Proposta normativa noli marittimi

Dopo l'articolo 13 aggiungere il seguente:

Art. 13-bis.

(Misure in materia di noli marittimi)

1. Al fine di far fronte all'aumento dei costi dei noli del trasporto marittimo di container e supportare il rilancio dell'economia e dell'export italiani, per le imprese ad alta intensità di esportazione di cui al comma 2 è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo denominato «Fondo per il sostegno alle imprese ad alta di intensità di esportazione» con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2022.
2. Ai fini del presente articolo, sono considerate imprese ad alta intensità di esportazione quelle con le seguenti caratteristiche:
 - a. abbiano sede legale nel territorio italiano;
 - b. abbiano almeno un sito produttivo nel territorio italiano;
 - c. presentino un rapporto tra il fatturato proveniente da attività di export e fatturato totale nel 2021 pari o superiore al 40 per cento.
3. Entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, sono stabilite le modalità di ripartizione tra le imprese ad alta intensità di esportazione, come definite dal presente articolo, delle risorse di cui al comma 1.
4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 20 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Allegato 3 - Proposta normativa compensazioni prezzi appalti forniture e servizi

Dopo l'articolo 23 aggiungere il seguente:

ART. 23-bis

Compensazione prezzi nei contratti pubblici di forniture e servizi

1. Per i contratti relativi alle forniture ed ai servizi in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente legge di conversione, in deroga all'art. 106, comma 1, lettera a) del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, qualora l'aumento dei prezzi delle materie prime verificatosi nel corso del 2021 abbia prodotto una variazione del valore dei beni oggetto di fornitura o delle prestazioni previste, determinando un aumento del prezzo complessivo del contratto in misura superiore al 5 per cento rispetto al prezzo originario del contratto, all'affidatario è riconosciuta la facoltà di ottenere, con istanza presentata a partire dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, una riconduzione ad equità o una revisione del prezzo medesimo commisurata ai maggiori costi sostenuti che eccedono la soglia indicata. La compensazione avviene nel limite delle risorse disponibili di cui al comma 3.
2. Per i contratti di servizi e forniture, l'Istituto nazionale di statistica, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sentito il Ministero dello sviluppo economico, definisce la metodologia di rilevazione delle variazioni dei prezzi, prendendo in considerazione l'evoluzione delle condizioni economiche dei principali elementi di costo di un contratto pubblico di servizi e forniture, al fine di consentire di mantenere l'equilibrio economico del contratto durante l'intero periodo della sua esecuzione. Entro il 31 marzo e il 30 settembre di ciascun anno, il Ministero dello Sviluppo Economico procede alla determinazione con proprio decreto, sulla base delle elaborazioni effettuate dall'Istituto nazionale di statistica, delle variazioni percentuali delle singole voci di costo più significative relative a ciascun semestre.
3. Per le finalità di cui al comma 1, ciascuna stazione appaltante provvede alle compensazioni nei limiti del 50 per cento delle risorse appositamente accantonate per imprevisti nel quadro economico del contratto, fatte salve le somme relative agli impegni contrattuali già assunti, nonché le eventuali ulteriori somme a disposizione della stazione appaltante per lo stesso contratto e previste annualmente dal proprio bilancio. Possono, altresì, essere utilizzate le somme derivanti da ribassi d'asta, qualora non ne sia prevista una diversa destinazione sulla base delle norme vigenti, le somme disponibili relative ad altri interventi ultimati di competenza della medesima stazione appaltante e per i quali siano stati eseguiti i relativi collaudi ed emanati i certificati di regolare esecuzione nel rispetto delle procedure contabili della spesa, nei limiti della residua spesa autorizzata disponibile alla data di entrata in vigore della presente legge, nonché le somme ricavate dall'applicazione delle penali previste in contratto.