

Giancarlo Saporiti (Aipe): cuneo fiscale, burocrazia, giustizia lumaca, gap infrastrutturale

Troppi ostacoli, l'export scende

Le richieste al nuovo governo per evitare la deriva

DI CARLO VALENTINI

«**A**l nuovo governo chiediamo la riduzione della tassazione e quindi del cuneo fiscale, investimenti importanti nelle infrastrutture, la velocizzazione dei contenziosi civili/commerciali, lo snellimento delle procedure amministrative. Sono i problemi che ha evidenziato anche uno studio commissionato alla Cgia di Mestre. Le nostre imprese operano in un sistema-Paese che non presenta condizioni ottimali per svolgere le proprie attività: il cuneo fiscale, anche se in riduzione, risulta tra i più elevati rispetto ai Paesi dell'Ocse (46,5% rispetto al 34,6%), l'asfissiante burocrazia ha un costo per le imprese di 57 miliardi, i tempi della giustizia sono i più lunghi d'Europa (con riferimento all'anno 2020 il nostro Paese evidenzia il dato più critico con più di 1.500 giorni per la risoluzione dei contenziosi civili/commerciali, la media dell'Ue si attesta a 351 giorni), la Banca Mondiale ha certificato il pesante gap infrastrutturale. Non c'è quindi da meravigliarsi se nei 5 anni prima della crisi del 2020 il nostro sistema economico è stato quello che è cresciuto meno. Il quadro che ne risulta è a tinte fosche, specie se si considera che i sistemi economici tendono a essere sempre più aperti e quindi la concorrenza è spietata. Questi problemi pesano come macigni sulla competitività delle nostre aziende».

Giancarlo Saporiti è ad di Samic (lavorazioni meccaniche, sede a Lonate Ceppino, provincia di Varese) e pre-

sidente di Aipe (Associazione Italiana Pressure Equipment), l'organizzazione di categoria del comparto metalmeccanico della caldareria, ovvero aziende che operano nella progettazione e produzione di recipienti in pressione, scambiatori di calore, caldaie, condotte forzate, tubazioni e serbatoi. Le imprese associate sono 118, con 8.300 dipendenti e un fatturato di circa 3 miliardi di euro.

Domanda. Com'è uscito il settore dal lockdown e come sta affrontando questo travagliato momento?

Risposta. Le imprese italiane, nel secondo semestre 2021, hanno sostenuto un costo per l'acquisto di energia elettrica del 27% superiore ri-

Il cuneo fiscale è tra i più elevati, l'asfissiante burocrazia ha un costo per le imprese di 57 miliardi, i tempi della giustizia sono i più lunghi d'Europa

spetto all'area euro. Nell'estate 2022 abbiamo assistito ad una nuova escalation con i dati quasi definitivi dei primi 9 mesi che indicano un prezzo dell'elettricità 4 volte superiore rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (6 volte sul 2019) e un prezzo del gas 4,5 volte superiore rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso (8 volte sul 2019). Le nostre aziende sono principalmente energivore e quindi risentono in maniera importante di questo caro prezzi. Bisogna poi considerare l'incremento molto rilevante (più del 50%) dei prezzi dei metalli e minerali (nickel, ferro,

etc.) che impattano sulla competitività. A tutto questo si aggiungono le attuali criticità a livello mondiale (guerra in Ucraina, tensioni in Iran, ecc) che rendono difficile l'export. Ad esempio, il fatto che la Russia risulti al terzo posto (anno 2019) per import di caldareria pesante fa emergere le criticità a cui sono esposti gli esportatori in mancanza di una soluzione di pace. Perciò le previsioni di fatturato per il prossimo anno sono peggiorative.

D. Cosa si aspetta dal Pnrr?

R. La nostra competitività è condizionata anche dalla logistica. I prodotti sono voluminosi e pesanti e per esportarli in tutto il mondo è di vitale importanza un facile accesso ai porti. Ci aspettiamo, attraverso il Pnrr, un deciso intervento su tutte le infrastrutture della mobilità: gomma, rotaia e vie d'acqua. Dal novembre 2020 c'è un disegno di legge (primo firmatario l'on Luciano D'Alfonso) finalizzato a individua-

re una rete nazionale di itinerari stradali abilitati al passaggio dei trasporti eccezionali, e a semplificare le procedure e ridurre i tempi per l'accesso alla rete da parte delle imprese di autotrasporto. Il crollo del ponte Morandi, i cedimenti di diversi cavalcavia e l'obsolescenza strutturale in cui versa la rete viaria hanno rallentato ancora di più l'iter di rilascio delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali da parte degli enti gestori delle strade, penalizzando e paralizzando le imprese, che si trovano in estrema difficoltà ad evadere nei tempi prestabiliti gli ordini ricevuti. Per i ca-



Giancarlo Saporiti

ricchi superiori alle 100 tonnellate esse debbono effettuare verifiche sulla stabilità e sulle condizioni dei ponti a proprie spese. Una volta comunicato il percorso ed effettuate le verifiche, queste vengono sottoposte alle Province, che impiegano ulteriore tempo per effettuare i dovuti controlli. Per un'impresa che deve rispondere al mercato si tratta di iter defatiganti e insostenibili.

D. Ne risulta penalizzato l'export.

R. Indubbiamente. L'industria Italiana della caldareria riveste ancora un ruolo importante nel panorama mondiale, tuttavia non si possono trascurare alcuni segnali di flessione che ci devono necessariamente far riflettere. Il valore dell'export registra una progressiva discesa. L'Italia deve decidere se vuole produrre ed esportare oppure rinunciare all'industria.

D. In che modo il settore sta affrontando la transizione ecologica?

R. Le imprese stanno partecipando a numerosi progetti

di ricerca, in particolare sulla produzione, stoccaggio e utilizzo dell'idrogeno come nuovo vettore energetico e per la decarbonizzazione dei processi di fabbricazione. In parallelo viene sviluppata l'economia circolare, con la valorizzazione dei nostri scarti e rifiuti industriali.

D. Le banche stanno facendo il loro dovere per sostenere le aziende in questa fase?

R. Nel primo trimestre 2022 i criteri per la concessione del credito bancario alle imprese hanno subito un lieve irrigidimento, che si sta aggravando. Sembra emergere una progressiva disaffezione del sistema bancario verso le imprese, con gli impieghi che stentano a ripartire (nonostante le garanzie statali). Si tratta di un gap creditizio che non può essere colmato dalla finanza alternativa che tuttora sta crescendo rapidamente.

D. Il mercato del lavoro offre le professionalità richieste?

R. La vicinanza con le scuole è sempre più strategica ed è assai importante continuare l'esperienza di alternanza scuola-lavoro per avvicinare i ragazzi alle realtà produttive. Il mestiere del caldaiaio combina le competenze tipiche di un carpentiere e di un saldatore. È un mestiere difficile, duro, faticoso che necessita di grande professionalità. La scarsa disponibilità di manodopera specializzata crea difficoltà per le imprese. Sarebbero auspicabili una detassazione mirata ad aumentare le retribuzioni e l'ingresso facilitato di manodopera extracomunitaria per compensare questo deficit.

— © Riproduzione riservata —

La prima stazione ferroviaria con energia rinnovabile contro l'eventuale stop dei treni causa razionamento

DI CARLO VALENTINI

Anche le stazioni sono chiamate al risparmio energetico. Il buon esempio arriva da Budrio, 18mila abitanti nella città metropolitana di Bologna, la cui stazione è stata scelta come impianto-tipo, poi seguiranno tutte le altre 51 stazioni gestite dal sistema regionale (364 chilometri con 68 fermate viaggiatori e 8 punti di carico e scarico merci). Anche Fs, cioè le Ferrovie dello Stato, gestore della rete nazionale, è interessata a questa esperienza poiché la crisi energetica rischia di mette-

re in crisi le stazioni, che potranno invece essere alimentate da energia naturale. Perciò ha predisposto un piano decennale che prevede interventi di riqualificazione dell'esistente e per quelli di nuova progettazione in modo da ottenere un risparmio del 40% annuo di energia.

Secondo i dati illustrati dall'ad del Gruppo FS, Luigi Ferraris, l'energia annua producibile ammonta a circa 2,6 TWh con una riduzione di emissioni di Co2 di 800 tonnellate circa. L'investimento sarà di 1,6 miliardi di euro. L'energia rinnovabile e pulita arriverà da campi fotovoltaici posi-

zionati non solo sui tetti delle stazioni. Per trovare le aree più idonee all'installazione degli impianti solari è stato avviato un capillare monitoraggio di tutto il patrimonio immobiliare del gruppo. Intanto nell'esperimento-pilota di Budrio grazie all'installazione di pannelli fotovoltaici sui tetti delle pensiline che coprono i binari e all'inserimento di batterie di accumulo viene garantita una autonomia in autoproduzione di circa il 50% del fabbisogno di elettricità. Inoltre si stanno realizzando lavori per migliorare l'efficacia dell'impianto di illuminazione con l'installazione di un sistema a led.

Si tratta della prima stazione ad essersi dotata di pannelli fotovoltaici sulle pensiline, sul tetto del parcheggio per le automobili, oltre all'installazione delle colonnine di ricarica per veicoli. L'obiettivo è una totale autonomia per quanto riguarda l'energia elettrica. Intanto anche il porto di Bari vira in questa direzione. Ha installato un impianto fotovoltaico sulla stazione marittima. Ben 380 pannelli in silicio monocristallino costituiscono l'impianto, che consentirà di evitare l'immissione in atmosfera ogni anno di circa 79.000 kg di anidride carbonica.

— © Riproduzione riservata —