

Industria Ferroviaria: PNRR a rischio per il caro materie prime

Intervista a Ing. Giuseppe Gaudiello, Presidente di ANIE Assifer (Confindustria). ANIE Assifer rappresenta 140 aziende del settore tecnologico del ferroviario (materiale rotabile, segnalamento, telecomunicazioni, elettrificazione) con un fatturato di oltre 4 miliardi di euro all'anno nel 2020 e una forza lavoro di oltre 15.000 addetti.

Bene l'obbligo di revisione prezzi per i nuovi contratti che tuttavia non risolve il grave problema relativo ai contratti in corso di esecuzione, per i quali vanno previsti specifici meccanismi di compensazione.

Milano, 21.03.2022 - Quando si descrivono i **grandi investimenti in infrastrutture** per la mobilità su ferro quali l'Alta velocità ferroviaria, una nuova linea metropolitana, l'introduzione di una tranvia, il rinnovo o l'estensione di una linea esistente per migliorarne la capacità di trasporto, ci si concentra quasi sempre sulla parte più visibile ed economicamente più gravosa dell'investimento, ovvero sulla realizzazione dell'opera civile (tunnel, viadotti, ecc...) e **scarsa attenzione** viene riservata al mondo meno visibile ma non meno importante delle **tecnologie d'avanguardia** indispensabili per la realizzazione di moderni sistemi di trasporto. **ANIE Assifer rappresenta il mondo delle tecnologie** non sempre visibili e noto all'opinione pubblica e ai protagonisti del processo decisionale in tema di investimenti e di definizione delle misure di sostegno al sistema industriale. L'Associazione rappresenta il mondo delle tecnologie necessarie per la realizzazione dei treni ad Alta velocità, delle metropolitane, dei centri di comando e controllo della circolazione ferroviaria, delle tecnologie per la realizzazione delle metropolitane a guida automatica, dei sistemi ad elaboratore elettronico per la trazione elettrica, dei sistemi di sicurezza e segnalamento che governano la marcia dei treni e delle infrastrutture di telecomunicazione.

Questo descrive un'industria che impiega **professionisti altamente specializzati** fatta di ingegneri, tecnici e operai ad elevatissimo livello di specializzazione, formati dalle aziende del settore.

Questo patrimonio italiano di competenze fatto sia di multinazionali, sia di medie e piccole imprese è oggi in una **situazione di grave sofferenza**.

Gli ingenti piani di investimento in infrastrutture elettrificate su ferro, legati alla trasformazione verde della nostro sistema paese e alla volontà di colmare il significativo divario tra domanda e offerta di trasporto, **sono seriamente a rischio** se il contesto non viene affrontato con mentalità nuova e mezzi adeguati; le severe condizioni economiche – generate prima dall'attuale crisi pandemica e quindi dalle complicate e dolorose vicende geopolitiche – metteranno in serio dubbio la ripresa economico-produttiva del paese. Sarebbe illusorio pensare che i fondi messi a disposizione per l'implementazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza bastino da soli a tracciare un sicuro sentiero di crescita. Ora più che mai **serve un cambiamento nella "mentalità"**, una tendenza ad un approccio più simpatetico nel **capire e accogliere i bisogni del tessuto produttivo italiano**.

Primo tra tutti vi è la necessità di **superare il rapporto cliente-fornitore** al fine di creare delle solide partnership rispettose dei ruoli e delle competenze ma flessibili.

A partire dall'inizio della crisi pandemica, fino ad arrivare alla crisi geopolitica in atto in Europa, **l'andamento inflattivo ha penalizzato moltissimo le aziende italiane**, le quali hanno visto crescere repentinamente i costi

di produzione, non solo per effetto del consistente aumento del costo dell'energia ma anche per difficoltà di approvvigionamento di alcune tipologie di materiali, per l'aumento talvolta esponenziale del costo di talune materie prime e dei componenti elettronici.

In particolare, le aziende operanti nel settore delle tecnologie ferroviarie stanno tuttora sostenendo costi molto elevati derivanti dall'**aumento dei prezzi delle principali materie prime** utilizzate: acciaio, polietilene, rame, alluminio e petrolio (ad esempio secondo la World Bank Commodity Price da aprile 2020 a dicembre 2021 il rame è aumentato del 88,8% e l'alluminio del 84,6%). Se si considera inoltre **la crescente carenza di componenti elettronici e semiconduttori**, lo scenario descritto si aggrava ulteriormente; questi elementi sono indispensabili per la realizzazione dei sistemi di comando e controllo del traffico ferroviario, per la gestione delle infrastrutture metropolitane, del materiale rotabile e in generale di tutto il trasporto su ferro. Infatti, l'effettiva mancanza di componenti, così come l'aumento dei prezzi dei materiali, **l'allungamento dei tempi di consegna**, che non è esagerato definire oramai fuori controllo, **minaccia di interrompere i processi produttivi**.

La capacità delle imprese di supportare l'ingente piano di investimenti previsti per il potenziamento e l'ammodernamento dell'infrastruttura su ferro in Italia corre il rischio di essere seriamente compromesso per l'impossibilità ad adempiere delle aziende.

Tutto quanto appena descritto ha conseguenze sui costi delle forniture e dei lavori; conseguenze dirette nel primo caso e indirette, sebbene non meno sostanziali, nel caso dei lavori. Ad esempio **su una lavorazione tipica del ferroviario come quella dell'installazione di un impianto di segnalamento, il costo della fornitura dei materiali incide dal 50 al 65% sul costo totale della lavorazione**.

Una misura volta a compensare le aziende per gli oneri aggiuntivi derivanti dall'aumento dei costi è consistita ultimamente nel Decreto-Legge 27 gennaio 2022 n.4 (**Decreto Sostegni-ter**), **prevedente l'obbligo**, all'articolo 29, di inserire nei documenti di gara iniziali una **clausola di revisione prezzi**. Questo ha portato **RFI**, investitore di riferimento nel caso delle infrastrutture su ferro, ad inserire, ma solo in tempi recenti, una clausola di revisione prezzi. Sussistono fondati dubbi che la formulazione di tali clausole e le franchigie previste possano costituire un adeguato ristoro all'incremento dei costi registrato e permanente, irrisolto e in tutta la sua gravità, il tema dell'incremento prezzi per i contratti stipulati a partire dalla data di dichiarazione dello stato di crisi.

Il citato decreto non è infatti efficace e dunque la clausola di revisione prezzi non è applicabile, quando i contratti sono già in corso. **Considerando la mole e la quantità di gare d'appalto già emesse dalle stazioni appaltanti prima dell'entrata in vigore del Decreto Sostegni-ter, sarebbe necessario e utile prevedere meccanismi di compensazione anche per i contratti tuttora in esecuzione e rivedere i meccanismi di revisione prezzi nei casi in cui questi non rispecchiano in maniera adeguata i costi reali sostenuti dalle imprese**.

In aggiunta, al di là degli strumenti compensativi che agiscono ex post come la revisione prezzi, è **necessaria una sostanziale rivisitazione delle tariffe dei prezzi unitari specifiche per le tecnologie ferroviarie**, poiché anche quelle pubblicate di recente da RFI continuano a non rispecchiare gli aumenti dei costi reali sostenuti dalle aziende, essendo state adeguate in particolar modo solo per i materiali da costruzione.

A tal proposito si ricorda come sui 191,5 miliardi di euro del PNRR, ben 25,4 miliardi siano destinati alla "Missione Infrastrutture per una mobilità sostenibile", quasi totalmente dedicata allo sviluppo dei trasporti ferroviari e ANIE Assifer ritiene che le istanze specifiche del settore non siano state ad oggi adeguatamente indirizzate.



FEDERAZIONE NAZIONALE
IMPRESE ELETTROTECNICHE
ED ELETTRONICHE



Technologies for our future

Ufficio Stampa

Il futuro economico del nostro paese affonda le sue radici nella capacità di sostenerne il tessuto produttivo oggi.

***ANIE Federazione**, con oltre 1.500 aziende associate e circa 500.000 occupati, rappresenta il settore più strategico e avanzato tra i comparti industriali italiani, con un fatturato aggregato nel 2020 di 84 miliardi di euro (di cui 30 miliardi di esportazioni). Le aziende aderenti ad ANIE Federazione investono in Ricerca e Sviluppo il 4% del fatturato, rappresentando più del 30% dell'intero investimento in R&S effettuato dal settore privato in Italia.*