

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Rubrica			
	Anie			
	Polimi.it	04/03/2021	<i>INGEGNERIA ELETTRICA E TRANSIZIONE ENERGETICA: UNOPPORTUNITA' PER IL FUTURO</i>	2
124	LE STRADE	01/02/2021	<i>IL RUOLO DELLE PMI NEL SETTORE FERROVIARIO</i>	4

Corso di Ingegneria Elettrica

[HOME](#) [CORSO](#) [STUDENTI FUTURI](#) [STUDENTI ISCRITTI](#) [LAVORO](#) [CONTATTI](#) [DOCENTI](#) [DICONO DI NOI](#)Ingegneria Elettrica e transizione energetica:
un'opportunità per il futuro

INTERVISTE

Marzo 4, 2021

Nel 2017, i laureati in Ingegneria Elettrica in Italia sono stati 531: solo il 2,4% degli oltre 21.000 laureati in Ingegneria. Negli anni successivi la tendenza è stata la stessa, con 569 laureati nel 2018 e 563 nel 2019.



Un dato preoccupante secondo **Lamberto Duò**, delegato alla didattica del **Politecnico di Milano**, che commenta: *"In Italia non ci sono abbastanza ingegneri elettrici e non riusciamo a capire il perché. Oltre ad essere estremamente attuale perché legata ai temi della transizione energetica ed ecologica, quella dell'ingegnere elettrico è anche una figura professionale molto richiesta dalle aziende, che oggi si contendono i pochi laureati disponibili"*.

Lo conferma un'indagine occupazionale svolta nel 2020, secondo la quale tra i 121 studenti che nel 2018 hanno conseguito una laurea magistrale in Ingegneria Elettrica presso il Politecnico di Milano **il tasso di occupazione è pari al 96% a un anno dalla laurea** (e al netto di chi sceglie di continuare gli studi). Tra questi, il 90% ha trovato lavoro entro 6 mesi dal conseguimento del titolo. Il guadagno mensile netto è di 1.609 euro e la tipologia di contratto prevalente (69%) è quella a tempo indeterminato.



All'appello di Duò fa eco **Marco Vecchio**, segretario **ANIE Automazione, ANIE Energia, Cemep**: *“Il settore elettronico ed elettrotecnico rappresentato da ANIE è il settore delle tecnologie abilitanti la transizione energetica. Non parliamo solo di byte e di digitalizzazione ma ci riferiamo anche e soprattutto agli elettroni e quindi alla trasmissione e gestione del vettore elettrico. L'elettrotecnica, che viene insegnata agli ingegneri “elettrici”, dovrebbe quindi essere una delle principali scelte per un giovane diplomato che si affaccia all'università. Dai dati che arrivano dagli atenei italiani e dalle informazioni che provengono dalle nostre imprese associate risulta invece molto difficile individuare sul mercato risorse con queste competenze. Parliamo di centinaia di migliaia di posti di lavoro disponibili. Oggi i ragazzi sono attratti da corsi con nomi esotici legati alla trasformazione digitale, e anche questo tipo di professionalità è certamente necessaria, ma in un mondo dove la produzione di energia elettrica deve diventare sempre più green e legata alle fonti rinnovabili, dove la mobilità elettrica prenderà il sopravvento e dove i consumi in tutti gli ambiti applicativi saranno sempre più elettrificati è necessario avere degli ingegneri che sappiano quali sono i temi tecnologici dell'infrastruttura di rete elettrica – generazione, trasporto e distribuzione – e delle apparecchiature che la compongono e ne permettono il funzionamento. Industria, scuola e anche associazioni come la nostra devono migliorare nella capacità di far pervenire ai giovani l'importanza strategica di questo settore e le opportunità che offre.”*

Approfondimenti:

[INDAGINE OCCUPAZIONE Career Service](#)

In evidenza



“Non c'è niente di più utile di una buona teoria”

James Clerk Maxwell



Il ruolo delle PMI nel settore ferroviario

Rappresentano il 73% delle associate: ce le racconta Alessandro Beccarisi



ASSIFER
Associazione Industrie Ferroviarie
Federazione ANIE - Confindustria

Viale Vincenzo Lancetti, 43
20158 Milano
Tel. 02.3264303 / 249
E-mail assifer@anie.it
www.assifer.anie.it - www.anie.it

Ufficio Comunicazione
ANIE ASSIFER



1. Alessandro Beccarisi, in ANIE ASSIFER è portavoce delle Piccole e Medie Industrie, autentica spina dorsale del comparto

In ASSIFER Associazione Industrie Ferroviarie, parte di Federazione ANIE di Confindustria, sono presenti sia le Grandi Industrie, sia le PMI, queste ultime rappresentate da Alessandro Beccarisi con il quale vogliamo intrattenerci su alcune tematiche legate all'attuale emergenza sanitaria.

Quale è il suo ruolo all'interno di ASSIFER?

Il mio ruolo è quello di raccogliere in un'unica voce, da riportare agli organi direttivi dell'Associazione, l'opinione delle Piccole e Medie Industrie, in merito alle attività associative. Le PMI sono il 73% delle aziende associate, cioè 95 su 130 aziende, mentre in termini di fatturato superiamo di poco 1 miliardo su circa 4,5 miliardi totali, di cui 3,5 sul mercato nazionale e 1 miliardo di esportazione. Nell'ambito dell'associazione esistono tre settori specifici: Materiale Rotabile, Elettificazione, Segnalamento & TLC, ovviamente le PMI sono presenti su tutti e tre i settori e sono aziende di progettazione e fornitura di sistemi, impianti e apparecchiature, oltre all'installazione in campo.

In questo momento di emergenza, quali problemi si sono riscontrati?

Onestamente devo ammettere che in buona sostanza, relativamente all'andamento del mercato, è

cambiato poco; il maggior impatto si è riscontrato nell'ambito dell'organizzazione aziendale, ci siamo adeguati a tutte le normative emanate dai vari DPCM, affrontando nuove spese volte ad assicurare la salute e sicurezza del personale; personalmente mi sentivo più sicuro in fabbrica che altrove; in regime di lockdown la maggior parte di noi ha continuato a lavorare grazie ai permissivi codici ATECO di settore, ma inevitabilmente abbiamo registrato un rallentamento del processo di produzione dovuto al blocco della filiera dei nostri fornitori di materie prime. Ma le nostre preoccupazioni non sono cambiate granché rispetto ai precedenti anni; come giornalista lei sa perfettamente che il mercato dei trasporti ferroviari e metropolitani è attualmente uno dei più importanti a livello nazionale, parliamo di oltre 100 miliardi destinati a infrastruttura e rotabili per ammodernare e adeguare la nostra rete agli standard tecnologici europei. Piano di investimenti che comunque tarda a partire vanificando, in questo momento, gli effetti benefici in termini economici e occupazionali ipotizzati per il prossimo decennio; purtroppo la nostra immutabile burocrazia italiana frena una grande possibilità di sviluppo.

A livello statale le PMI hanno usufruito di importanti finanziamenti, sia a fondo perduto,

sia con garanzie dello Stato, per consentire una rapida ripresa.

Sì, il Governo ha emanato alcuni decreti a sostegno delle PMI, in particolare il "Decreto Liquidità" che prevede la possibilità di un finanziamento della durata di sei anni, di cui uno di preammortamento, con fondo garanzia statale pari al 90% dell'importo finanziato e con tassi decisamente interessanti. Bene, sulla carta nulla da dire, fatto salvo che noi siamo "piccoli" quindi, come al solito, pazientemente abbiamo aspettato il nostro turno di circa 6 mesi ("In quindici giorni eroghiamo..."), per ottenere la delibera del Medio Credito Centrale e all'atto dell'erogazione qualche istituto di credito ha ritenuto, prudentemente, di pretendere una fidejussione pari al 100% dell'importo finanziato, il tutto condito con un bel costo di istruttoria per ripagarsi per il disturbo.

Vede, la rapida ripresa non va cercata in un prestito, che, se pur consente una boccata di ossigeno, rimane pur sempre un "debito"; quotidianamente cerchiamo soluzioni per garantire crescita, innovazione, possibilità di investire, esportare, acquisire nuovi mercati, ma poi tutti i nostri obiettivi si infrangono sugli scogli di una politica industriale, scevra di una visione di sistema - Industria 4.0: "Forse sì, forse no"; credito di imposta sugli investimenti: "Che aliquota mettiamo quest'anno?"; politica

occupazionale: "Che contratto ci inventiamo? A proposito, blocchiamo tutti i licenziamenti" - ci piacerebbe poter pianificare il futuro delle nostre aziende basato su maggiori certezze e su programmi invariati di medio e lungo termine, solo così potremmo ipotizzare una roadmap attendibile e reale. Il mondo delle PMI è molto particolare, fatto di contraddizioni, di anime diverse, di esperienze variegata, storie di successo e a volte di inspiegabile fallimento, eppure siamo per definizione uno degli assi portanti dell'economia nazionale. Nell'ultimo decennio tutti i "santoni dell'economia" hanno predicato che nell'era della globalizzazione le PMI sarebbero sparite in un batter d'occhio, invece siamo ancora qui a combattere tutti i giorni e con orgoglio contribuendo a sostenere la nostra nazione anche, e non solo, in questo periodo di crisi.

Tornando al vostro specifico mercato, come si pongono le PMI nel contesto?

Come accennavo in precedenza, il mercato ferrotranviario e metropolitano è decisamente importante in termini di potenzialità di investimenti infrastrutturali, d'altronde la domanda di mobilità delle persone e delle merci è sempre in continua crescita. Negli ultimi 20 anni abbiamo raggiunto livelli di eccellenza tecnologica a garanzia, non solo della sicurezza dei viaggiatori, ma anche ad un maggior confort di viaggio e velocità nei collegamenti. Nell'ambito del mercato le PMI si differenziano a loro volta nelle piccole e nelle medie imprese, le prime normalmente operano all'interno della filiera dei grandi sistemi, fornendo apparecchiature, installazioni, manutenzione e servizi; mentre le medie imprese operano direttamente con la committenza per la progettazione, fornitura e servizi di sistemi. Se oggi lei prende comodamente il treno sulla rete Alta Velocità, percorrendo in 3 ore la tratta Roma-Milano, è merito di tutte le aziende associate ASSIFER, nessuna esclusa. ■