

# Vadoetorno network

#offroadrecovery visto da DIESEL

## L'unione fa la forza



**D**IESEL, TRATTORI e MACCHINE CANTIERI: Vado e Torno Edizioni e Orsa Maggiore International hanno costituito un'entità triadica per radunare allo stesso tavolo virtuale l'associazionismo imprenditoriale dell'off-road, nella sua accezione più ecumenica. Sono emersi spunti interessanti, dal cahier de doléances di un settore che rappresenta la spina dorsale dell'industria primaria, dell'edilizia e delle infrastrutture e che ha pagato duramente pegno a un'emergenza sanitaria che è diventata shock produttivo e allarme sociale. Il malessere della compo-

nentistica è emerso dalle parole di Fausto Villa, Presidente Federtec, e Massimo Donà, Presidente Unimot Ascomac. Nell'interlocuzione tra le parti sociali qualcosa non ha funzionato. Ascoltiamo le ragioni di FEDERTEC.

**Fausto Villa, in quale misura avete potuto partecipare al processo consultivo e decisionale, sia nella fase di 'chiusura' che di riavvio delle attività produttive?**

*Purtroppo quando Confindustria viene convocata dal Governo spesso si trova di fronte a decisio-*

*ni prese e ancora oggi non comprendiamo le ragioni per cui luoghi controllati come le sedi delle nostre aziende sono rimaste chiuse per un periodo molto lungo mentre i nostri competitor europei e internazionali continuavano a produrre erodendoci preziose quote di mercato acquisite in tanti anni di sacrifici e impegno. Il governo ha ignorato la voce delle imprese, c'è delusione sui provvedimenti del governo, per le aziende, occorrono azioni immediate (anticipare i soldi per la cassa integrazione - i contributi per la liquidità aziendali non sono ancora arrivati - occorre*

## #offroadrecovery

Covid-19. I comportamenti di tutti noi dovranno essere orientati alla salvaguardia del bene primario, ovvero le vite umane; la vita produttiva dovrà però riprendere a pieno regime tra legittime necessità e doverose libertà. Vale anche per la ripartenza delle attività agricole, cantieristiche ed estrattive. Nonché della filiera cinematografica e componentistica.

A seguire i relatori che hanno partecipato al webinar, che trovate integralmente in formato video sui siti di DIESEL, TRATTORI e MACCHINE CANTIERI: Alessandro **Malavolti**, Presidente FederUnacoma, Gianni **Dalla Bernardina**, presidente CAI, Luca **Nutarelli**, Segretario generale Unacea, Marco **Prosperi**, Segretario generale Assodimi-Assonolo, Fausto **Villa**, presidente Federtec (FederMacchine) e Massimo **Donà**, presidente Unimot Ascomac (Confcommercio). Ha preso parte alla tavola rotonda digitale anche Michela **Magnanimo**, responsabile tecnico Unacea, che partecipa alla Technical Commission del Cece e segue la questione Stage V.

*il pagamento da parte dello stato alle imprese dei debiti - rimborso IVA - nel decreto rilancio è almeno stata inserita l'esenzione dal versamento del saldo dell'IRAP dovuta per il 2019 dal versamento del saldo dell'Irap dovuta per il 2019 e della prima rata dell'acconto dell'IRAP dovuta per il 2020 per le imprese con un volume di ricavi compresi tra 0 e 250 milioni) perché quando le risorse saranno finite, senza aver fatto nessun investimento nella ripresa del sistema produttivo, la situazione sarà drammatica e si potrebbe rischiare il collasso sociale.*

**Da attore che opera a monte del processo, pensa che tutto questo porterà a filiere più corte? Per le imprese italiane del settore quali sarebbero i rischi e quali le opportunità?**

*Il decreto stabilito dal Governo in fase 1 che permetteva alle aziende di lavorare con i codici Ateco in realtà da subito ha contribuito a penalizzare l'intera filiera della meccanica; voglio far presente che una qualsiasi macchina è fatta da un 60% di beni strumentali e accessori, di conseguenza se un anello della catena, un fornitore, non pro-*

*duce e non consegna, tutto si riflette sull'intera filiera in particolare sui costruttori di macchine. Indipendentemente da come sono andate le cose fino ad oggi, l'economia italiana si trova a dover fronteggiare un pesante crollo dell'offerta e della domanda interna ed esterna, pertanto, pur considerando entro giugno la ripartenza delle imprese al 100% si prevede per il 2020 una perdita del Pil di 6-7 punti si tratta di un crollo superiore a quello del 2009, abbiamo perso il 50% della produzione industriale. Se vogliamo salvaguardare il futuro del nostro paese, dell'intera filiera della mec-*

Nella foto a destra, dall'alto in basso, **Fausto Villa**, Presidente Federtec, l'associazione nata dalla fusione di Assofluid e Assiot, sotto l'egida di Federmacchine; **Massimo Donà**, Presidente Unimot Ascomac - Confcommercio; **Federica Magnanimo**, Responsabile tecnico Unacea



canica, imprese, famiglie lavoratori, occorre agire subito senza tentennamenti o resistenze eliminando tutta la burocrazia che fino ad oggi ha soffocato tutte le azioni necessarie per far ripartire l'economia. I Governi di molti paesi europei si sono già mossi in questa direzione e hanno dato in pochi giorni quello che in Italia è stato promesso due mesi fa e che nessuno ancora ha ricevuto. Bisogna assolutamente vietare che il blocco dell'offerta e il crollo della domanda provochino una drammatica crisi di liquidità nelle imprese soprattutto per le piccole che per la compressione dei fatturati e l'aumento dei costi di gestione, potrebbero mettere a repentaglio la sopravvivenza stessa di intere filiere produttive. L'Italia e l'Europa sono chiamate a compiere azioni straordinarie per preserva-

re i propri cittadini da una crisi le cui conseguenze rischiano di essere estremamente pesanti e di incidere duramente sul nostro modello economico e sociale.

La parola passa ora a **UNIMOT ASCOMAC**.

**Donà, quanto incidono in termini di costi e di alterazione della funzionalità le procedure di sanificazione?**

La domanda abbraccia due ambiti, uno misurabile, che si esaurisce in una mera quantificazione di costi, e un altro probabilmente molto meno misurabile, ma con una ragguardevole ampiezza di considerazioni. Il primo riguarda i costi vivi, che incidono sul bilancio, sono voci di spesa relative a strumenti indispen-

sabili: non semplicemente dpi (n.d.r.: dispositivi di protezione individuale), anche portatili e smartphone, per agevolare il lavoro da casa, termoscanner, per ottemperare alle regole imposte dai decreti. I nostri associati, a seconda della dimensione, hanno speso per questa voce di costo mediamente tra i 15 e i 30mila euro cadauno.

L'altro ambito è secondo me molto più importante, e riguarda i costi occulti, quelli indotti, legati al cambio di paradigma durante la fase di rilascio post-lockdown, detta decreasing. Mi riferisco all'adattamento psicologico e culturale derivante dall'essere passati repentinamente da una modalità di lavoro in presenza a una in remoto. Mi riferisco all'impegno dei vertici aziendali alla motivazione delle risorse umane. Ci sono poi ambiti di misurazione



## FEDERICA MAGNANIMO - UNACEA

Vorrei ricordare che lo Stage V è una misura per la riduzione dell'impatto delle emissioni delle macchine non stradali, ma in questo momento si sta trasformando in qualche cosa di diverso. Il periodo di transizione non è stato ancora congelato e molte aziende si trovano in difficoltà perché hanno comprato motori pre-Stage V pensando a un mercato stabile, li hanno immagazzinati senza poterli immettere sul mercato, perché le misure anti-contagio hanno bloccato la produzione. È un problema che non stiamo affrontando da soli, abbiamo chiesto all'Ue di prolungare il periodo di transizione. A livello nazionale ci stiamo muovendo di concerto con FederUnacoma. Lo Stage V potrebbe rivelarsi una misura contro la riduzione dell'impatto ambientale, perché se l'Ue non accogliesse la nostra proposta i motori immagazzinati dovrebbero essere rottamati, producendo un impatto ambientale non previsto. Sicuramente si può lavorare insieme, anche se da un punto di vista legislativo è un po' difficile perché lo Stage V è disciplinato. Da un regolamento europeo, non una direttiva, e dal punto di vista legislativo è più difficile da correggere.

## ALESSANDRO MALAVOLTI - UNACOMA

La collaborazione tra associazioni è molto buona. Una precisazione, noi parliamo tantissimo di burocrazia italiana ma in questo caso, cioè quello della Motorizzazione civile, ha fatto qualcosa che purtroppo in Europa non hanno capito. Gli interessi dell'industria nella Commissione europea sono stati ignorati. Il ministero dei Trasporti e la Motorizzazione ci hanno invece detto: 'comprendiamo il problema, non possiamo ignorare il regolamento europeo, ma possiamo stabilire che una volta assemblati semplicemente motore e trasmissione avete sei mesi in più per montarlo.

Lo Stage V in centro a Milano è giustissimo mentre, per farle due esempi, in una cava del Carrarese o in un campo arato del Polesine uno Stage V serve solamente ad alzare il costo delle nostre macchine, senza produrre nessun impatto sulla salute. Il Legislatore è stato miope nel fotocopiare leggi dal settore auto senza avere la minima conoscenza del nostro settore. Noi, insieme a tutti gli attori dell'off-highway, dobbiamo lavorare in sintonia per togliere dalla testa dei Legislatori, soprattutto europei, che noi siamo i fratelli poveri dello stradale. Non c'entriamo niente! La collaborazione con Unacea e con il Cece deve essere sempre più rafforzata, stiamo lavorando molto bene sia a livello italiano che europeo, siamo tutti vittime di un sistema che non ci appartiene, in campagna come in cantiere.

**Come valuta l'introduzione dello Stage V, in considerazione dello shock intervenuto nell'economia globale? È ipotizzabile un'azione congiunta Unacea - FederUnacoma per disciplinare l'estensione dello Stage V in base alle applicazioni e alle fasce di potenza?**

difficili da quantificare, come le ore sottratte al business per riorganizzare il piano di attività e investimenti. Tutto questo ha riflesso sulla funzionalità interna, per esempio i turni interni. Devo dire che l'efficienza del lavoro in remoto non è inferiore a quella in ufficio. Cambia la logica delle analisi di investimento e del rischio: la tipica analisi di sostenibilità economico-finanziaria è inglobata in quella di sostenibilità sociale.

**Gpl: valida alternativa per conciliare costi ed emissioni. Si apre però lo scabroso capitolo degli ostacoli normativi. Qual è la posizione di Ascomac-Confcommercio?**

Il tema del Gpl coinvolge interessi trasversali a molti settori, anche contrastanti. Ascomac è la federa-

zione di cinque unioni, focalizzate su specifici settori produttivi - distributivi. Le competenze che meglio si sposano con la sua domanda sono quelle di Unimot, di Unicea, che si occupa di mezzi per il sollevamento, perché una delle applicazioni più gettonate del Gpl sono i carrelli elevatori, e di Intemac, per quanto riguarda le attività di certificazione e omologazione.

L'impiego del Gpl in Italia è altamente viabile, è un settore in cui è necessario investire per adeguare le infrastrutture produttive e logistiche in termini di sicurezza, stoccaggio delle bombole, formazione e omologazione. I carrelli elevatori occupano una nicchia penalizzata dallo Stage V. Il mercato dei carrelli endotermici equivale al 6 per cento circa del totale, stiamo parlando all'incirca di 3mila macchine.

I motori di transizione sono stati polverizzati dall'assorbimento della domanda proveniente da altri settori, agricoltura e movimento terra. I costruttori di carrelli elevatori hanno quindi dovuto cercare una soluzione alternativa perché l'alimentazione elettrica non è adeguata ai contesti di applicazione che richiedono le prestazioni del motore endotermico. Il Gpl sarebbe una scelta vantaggiosa sotto diversi aspetti, di costo ed emissioni allo scarico, per l'efficienza termica del ciclo Otto, la facilità di rifornimento, la manutenzione ridotta. Ci sono però anche dei contro: minore potenza disponibile a parità di cilindrata, le difficoltà insite allo stoccaggio delle bombole, il volume di mercato ridotto, che impedisce adeguate economie di scala, il divieto di circolazione in determinate aree.