



# Analisi sull'Industria Ferroviaria



**LUIGI MORISI**  
Presidente Assifer-Anie



# Analisi Congiunturale

- Svolta tra il secondo semestre 2010 e il primo trimestre 2011
- Le risposte ottenute riguardano il 70% del settore in termini di fatturato



3

# Comparti Rappresentati

- ❖ Materiale Rotabile
- ❖ Segnalamento & Tlc
- ❖ Elettificazione



4

## Comparti Rappresentati

- ❖ nell'insieme sviluppano un fatturato di circa 3,6 Miliardi di Euro
- ❖ con un numero di dipendenti diretti, ad oggi, di circa 14.000 unità
- ❖ per un totale di occupanti, compreso l'indotto, valutabile in circa 28.000-30.000 unità



5

## Dati richiesti

- Andamento degli ultimi 5 anni (2006-2010) e previsioni per i prossimi due anni per:
  - ✓ forza numerica e CIG
  - ✓ fatturato e ordinato (Italia, Estero e Totale)
- Percentuale di acquisti di materiali e componenti da fornitori italiani, europei ed extra-europei



6

## Dati richiesti

- Percentuale di produzione trasferita o che si intende trasferire in Paesi a basso costo
- Percentuale di investimenti sul fatturato
- Rating finanziario, uso di servizi di factoring
- Variazioni di composizione azionaria
- Pagamenti (clienti italiani, clienti esteri, crediti non esigibili)



7

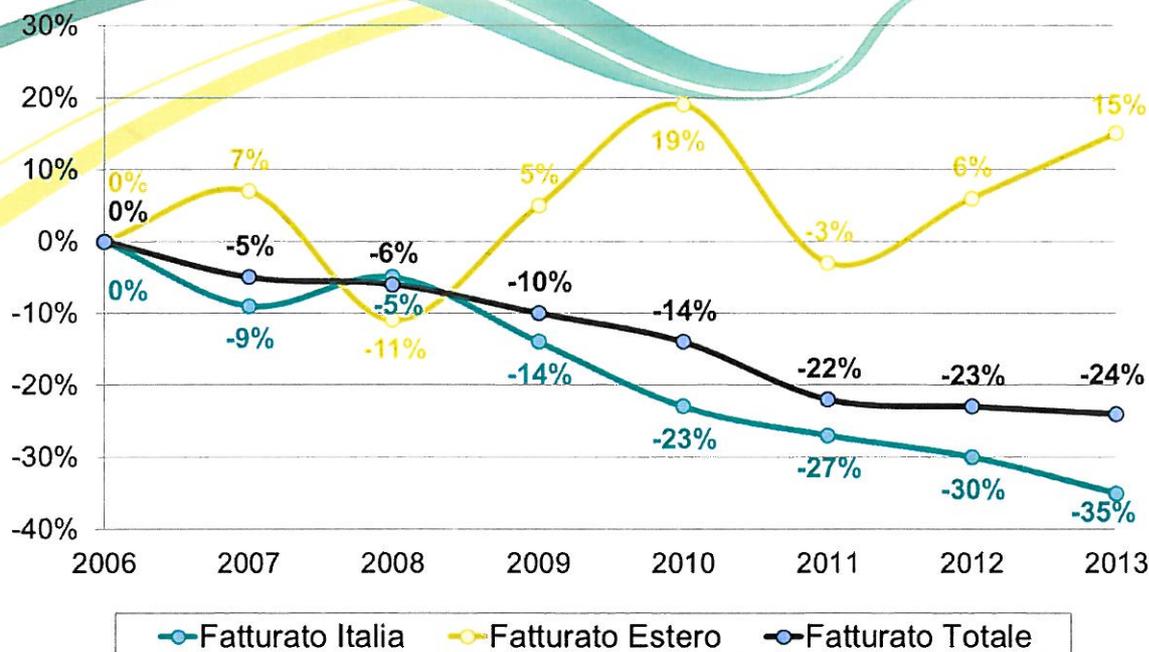
## Situazione evidenziata

- Grave crisi del settore
- Forte riduzione del fatturato, malgrado un consistente aumento delle attività all'estero
- Aumento del ricorso alla cassa integrazione ed alle altre misure di contenimento dei costi



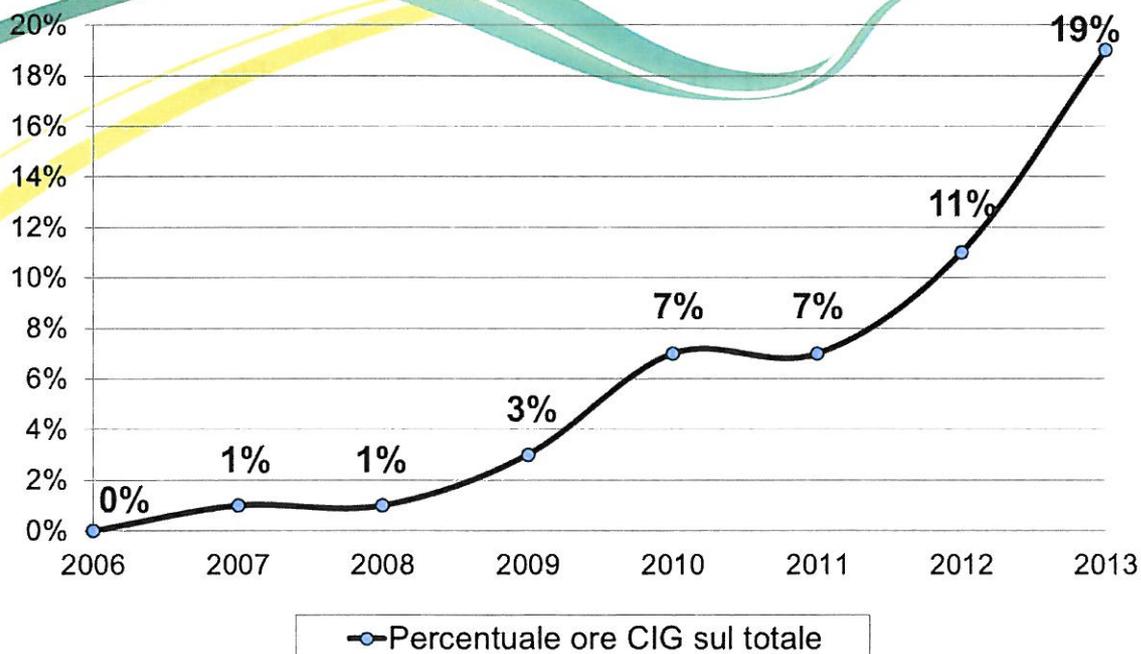
8

# Fatturato e ordini



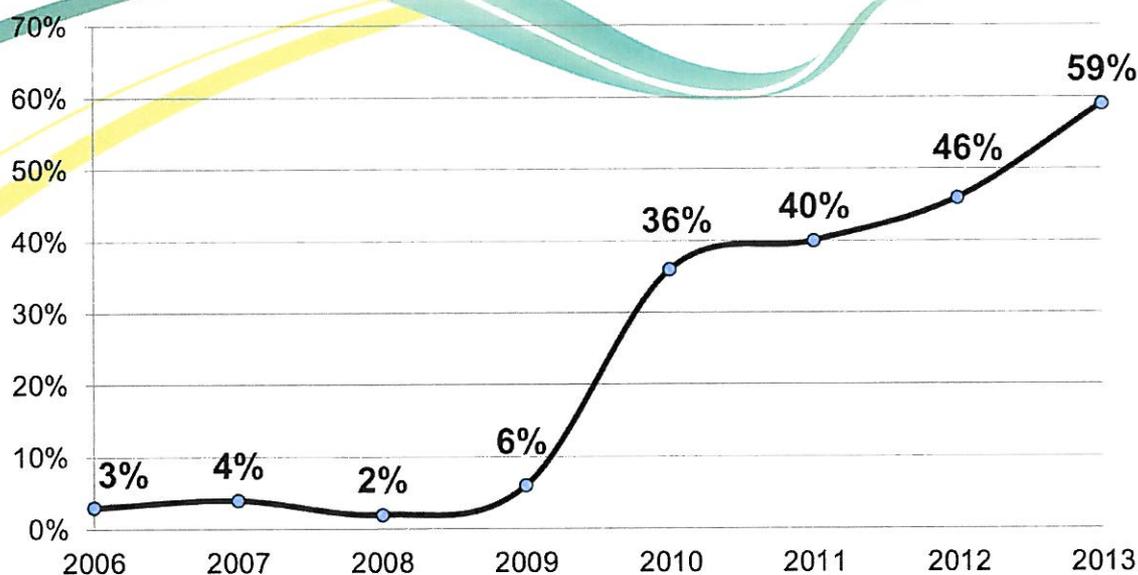
9

# Forza numerica e CIG



10

## Forza numerica e CIG



—●— Percentuale dipendenti in CIG sul totale



11

## Commenti

La riduzione del fatturato e della redditività incidono anche in maniera negativa su:

- Capacità delle aziende di sostenere investimenti in Ricerca e Sviluppo, essenziali nel mantenere il posizionamento competitivo delle aziende
- Possibilità di assicurare la stabilità dei livelli occupazionali, in considerazione dell'elevata professionalità richiesta alle maestranze



12

## Commenti

Negli ultimi anni, gli effetti della riduzione del mercato interno sono stati attenuati **dall'aumento dell'export**, che testimonia la determinazione di molte aziende di rinnovarsi e rimanere sul mercato, garantendosi una buona continuità produttiva.

Ma l'ulteriore **contrazione del mercato interno**, prevista per l'anno in corso e per i prossimi due anni, non potrà non determinare altre pesanti conseguenze sull'occupazione e sulla tenuta delle aziende.



13

## Commenti

Per la **PMI** di tutti i settori, la **forte riduzione del mercato domestico** (tra il 30 ed il 50% nei vari settori) ha già ora, e avrà ancor più nei prossimi anni, un riflesso diretto e preoccupante sul **risultato economico**, il **numero di addetti** e la **CIG**: è facile prevedere a breve numerose «vittime».



14

## Commenti

Le attività all'estero comportano per loro natura maggiori costi, maggiori rischi e riescono a coinvolgere principalmente aziende medio/grandi, o quelle particolarmente forti in determinate nicchie di mercato, tagliando fuori il grosso delle **aziende medio/piccole**, dove si registrano i **maggiori problemi**.

## Commenti

Inoltre, una parte molto consistente delle attività estere si è indirizzata verso i Paesi del Nord Africa e del Medio Oriente. Alla luce degli avvenimenti in corso, andrà valutata l'effettiva possibilità di proseguire secondo i piani previsti e il mantenimento in essere delle commesse acquisite.

# Gli altri elementi dell'indagine

## Fonti degli acquisti

Salvo limitate eccezioni, la maggior parte delle aziende del settore ferroviario si approvvigiona **presso fornitori italiani al 70-80%**, per la restante parte presso fornitori europei e solo in maniera molto limitata da fornitori extra-europei.



17

# Gli altri elementi dell'indagine

## Delocalizzazione

Il **trasferimento** della produzione in Paesi a basso costo è stato molto **limitato** e si mantiene tale anche nelle intenzioni delle aziende per gli anni futuri.



18

## Gli altri elementi dell'indagine

### Investimenti

La maggior parte delle aziende effettua con continuità **investimenti di rilievo**, in gran parte dell'ordine del **5-10%**, in qualche caso anche superiori.



19

## Gli altri elementi dell'indagine

### Rating Finanziario

Numerose aziende denunciano **difficoltà nell'accesso al credito**.

### Uso di Servizi di Factoring

Circa la metà utilizza servizi di factoring.



20

## Gli altri elementi dell'indagine

### Variazioni nella composizione azionaria

In generale, le risposte non evidenziano variazioni nella composizione azionaria dell'azienda.

Le cessioni di attività hanno riguardato specifici casi di crisi societaria.



21

## Gli altri elementi dell'indagine

### Pagamenti

I **pagamenti da clienti italiani** si realizzano mediamente in tempi che sono **più lunghi** (3-4 volte e più) rispetto ai tempi medi di pagamento da clienti esteri.



22

# Gli altri elementi dell'indagine

## Pagamenti

I crediti non esigibili sono percentuali limitate ma in diversi casi in aumento.

L'insufficiente disponibilità finanziaria delle Amministrazioni induce ulteriori **ritardi nell'effettuazione dei pagamenti** oltre i termini contrattuali (mediamente di altri 2/3 mesi).



23

# Saturazione del mercato?

Contrariamente ad altri settori industriali, che soffrono di una chiara situazione del mercato, **per il ferroviario il mercato potenziale è crescente** ed il fabbisogno rilevante, come testimonia l'affermarsi dei nuovi servizi AV sulla lunga percorrenza, ma anche l'esigenza di maggiori servizi di trasporto pubblico, sicuro e compatibile dal punto di vista ambientale, in ambito urbano ed extra-urbano.



24

## Saturazione del mercato?

D'altra parte, eventuali esigenze di un più preciso adeguamento alle necessità attuali del mercato, che potrebbero indurre le Aziende industriali a mettere in campo le misure di ristrutturazione conseguenti, sono rese difficili dalla scarsa visibilità della pianificazione della domanda, principalmente a causa della **scarsità ed episodicità** della messa a disposizione delle **risorse pubbliche**.

## Gli altri paesi...

Come evidenziato dallo studio del CERTET, i **più importanti Paesi Europei** (soprattutto la Francia, ma anche Germania, Spagna e Svizzera) hanno effettuato **forti investimenti nel ferroviario e nel trasporto urbano**. Nel settore del materiale rotabile ferroviario, la Francia e la Germania hanno di fatto «blindato» il mercato interno con accordi-quadro di grande entità (in Francia per 10 anni).

## ...e Noi

Nel nostro Paese, invece, **le risorse** messe a disposizione **non coprono neanche le attività in corso**, sia per le nuove infrastrutture, ferroviarie e urbane, che sono già finanziate solo in piccola parte, sia soprattutto per il materiale rotabile, che non prevede né il rinnovamento del parco, esigenza ampiamente avvertita, né la dotazione necessaria per effettuare i nuovi servizi.



27

## ...e Noi

I tagli operati nella dotazione di risorse pubbliche agli enti locali non consentono neanche il mantenimento del livello attuale dei servizi offerti.

Le **conseguenze attese sono quindi pesanti**, dal grave danno alla qualità della vita nelle grandi aree urbane alla certezza di forti penalità per il mancato rispetto degli obiettivi ambientali.



28

## Obiettivi per il sistema Paese

Da questo insieme di considerazioni e dalle indagini condotte, siamo convinti debbano scaturire per il nostro Sistema Paese **alcuni obiettivi** precisi inerenti al **settore ferroviario**:



29

## Obiettivi per il sistema Paese

- **Sfruttare le competenze** del nostro sistema industriale e **le potenzialità** di sviluppo del mercato del trasporto collettivo per invertire la tendenza alla progressiva dispersione e depauperamento delle nostre capacità produttive e ingegneristiche



30

# Obiettivi per il sistema Paese

- **Salvaguardare** opportunamente il **contenuto industriale** delle commesse del mercato nazionale, evitando di disperdere produzioni di eccellenza
- **Favorire la riconversione** di quelle parti del sistema produttivo che non corrispondono più alle esigenze di sviluppo



31

## Proposte

### Sul piano del mercato

- Piano di rinnovo / potenziamento del materiale rotabile, in specie per servizi regionali e urbani, di cui è nota l'urgenza per soddisfare le esigenze di mobilità
- Completamento della rete infrastrutturale AV e del potenziamento tecnologico della rete



32

# Proposte

## Sul piano fiscale e del costo del lavoro

- De-fiscalizzazione

## Sul piano dell'accesso al credito

- Finanziamenti agevolati



33

# Proposte

## Sul piano dell'export

- Sostegno a politiche di filiera e supporto politico-economico a logiche di presenza integrata sui mercati esteri, come «sistema Paese».



34

# Conclusione

Queste misure, se adottate in modo coordinato, rappresenterebbero non solo l'auspicabile sostegno ad un settore potenzialmente trainante, ma potrebbero avere anche un forte **effetto anticongiunturale** in senso più generale, per uscire da un periodo di crisi che rischia di prolungarsi con effetti disastrosi sul tessuto industriale e sull'occupazione.



# Analisi Settore Materiale Rotabile



**FELICE MASSARO**  
Capo Gruppo Materiale Rotabile  
Assifer-Anie



## Settore Materiale Rotabile

- Confronto fra dati aggregati Assifer e dati del materiale rotabile
- Commenti



3

## Commenti al Fatturato

Il **fatturato Italia** dal 2006 ad oggi ha registrato una **riduzione significativa** (pari al 21% in 4 anni).

Le previsioni per l'anno in corso, fino al 2013, sono quelle di un **ulteriore peggioramento**, anche se di dimensioni più contenute.



4

## Commenti al Fatturato

Il **fatturato estero** ha assunto e mantiene un valore significativo (intorno al 30%), ma non è sufficiente a compensare le perdite della parte Italia.



5

## Commenti al Fatturato

I recenti **contratti acquisiti da Trenitalia** (AV, ecc.) danno ricadute nei prossimi anni e tendono nella migliore delle ipotesi a stabilizzare la riduzione che si è già verificata.

Si prospetta una forte **crisi del mercato urbano e locale**, che può appesantire ulteriormente la situazione prevista.



6

# Confronto

FATTURATO (% riferite ai valori 2006)	ASSIFER	SETTORE MATERIALE ROTABILE
Fatturato Totale 2010	-14 %	-21%
Fatturato Totale Medio Quadriennio 2010-2013	-21 %	-23%
Fatturato Mercato Italia Medio Quadriennio 2010-2013	-29%	-26%
Fatturato Mercato Estero Medio Quadriennio 2010-2013	+9%	-15%



7

# Commenti alla CIG

La riduzione del fatturato ha avuto finora un limitato impatto sulla **riduzione del personale**.

E' stato fatto ricorso pertanto in modo esteso alla CIG, che è cresciuta in modo significativo ad oltre il 10% delle ore annue e che è destinata a mantenersi a questi livelli nei prossimi anni.



8

## Commenti alla CIG

Il ricorso alla CIG ha coinvolto e coinvolgerà **oltre il 50% delle risorse** a dimostrazione che il fenomeno ha raggiunto livelli elevatissimi.



9

## Commenti alla CIG

Ne consegue una difficoltà notevole a mantenere all'interno delle aziende quelle competenze specialistiche che sole possono consentire al settore specifico una continuità anche negli anni futuri a garanzia dei Clienti Italiani e ad assicurare le capacità di export.



10

# Confronto

CASSA INTEGRAZIONE (% ore CIG/ore totale disponibili)	ASSIFER	SETTORE MATERIALE ROTABILE
Anno 2006	~0%	~0%
Anno 2010	7%	11%
Anno 2013	19%	12%





# Analisi Settore Segnalamento & Tlc



**GIORGIO STOPIGLIA**  
Capo Gruppo Segnalamento & Tlc  
Assifer-Anie



# Settore Segnalamento & Tlc

- Confronto fra dati aggregati Assifer e dati del segnalamento ferroviario
- Motivazioni di questa performance



3

## Confronto

FATTURATO (% riferite ai valori 2006)	ASSIFER	SETTORE SEGNALAMENTO
Fatturato Totale 2010	-14%	-3%
Fatturato Totale Medio Quadriennio 2010-2013	-21%	-17%
Fatturato Mercato Italia Medio Quadriennio 2010-2013	-29%	-30%
Fatturato Mercato Estero Medio Quadriennio 2010-2013	+9%	+280%



4

# Confronto

CASSA INTEGRAZIONE (% ore CIG/ore totale disponibili)	ASSIFER	SETTORE SEGNALAMENTO
Anno 2006	~ 0%	~ 0%
Anno 2010	7%	~ 0%
Anno 2013	19%	25%

Gli addetti del settore nel periodo tra il 1998 ed il 2006 sono aumentati del 35% (a fronte di un + 5% del totale Assifer)



5

# Confronto

Per **Assifer** il fatturato estero è stato pari al 21% nel 2006 e si prevede rimanga praticamente invariato nel quadriennio 2010–2013.

Per il **Settore Segnalamento** invece il fatturato, irrilevante nel 2006 (6%), è salito al 20% nel 2010 ed è previsto in modesta crescita nel triennio successivo.



6

## Confronto

Questa crescita del **mercato estero** del settore è ancora più evidente se si fa riferimento agli **ordini** che ammontavano nel 2006 al 5% del totale, ma hanno raggiunto il 33% nel 2010 e si prevede si incrementino sino al 40% nel 2013.



7

## Motivazioni e commenti

Questa performance sul mercato estero è stata possibile a seguito dei rilevanti **investimenti** in nuove tecnologie (prevalentemente di RFI) nel periodo 1998-2005 (rete AV, ACC, SCC, SCMT, ERTMS 1 e 2, GSM-R, ecc.) che hanno favorito lo sviluppo di un portafoglio prodotti aggiornato e competitivo.



8

## Motivazioni e commenti

La contrazione del **mercato interno** (-50%) ha «obbligato» le aziende ad accelerare al massimo lo sforzo di penetrazione sul mercato estero (favorito dal “portafoglio prodotti” disponibile).



9

## Motivazioni e commenti

**Mercato estero:** il settore ha riallineato la sua quota 2010 di **ordini** a quella Assifer e si propone di raggiungere a fine piano la quota del 40% (obiettivo ambizioso nell'attuale situazione di mercato).



10

# Motivazioni e commenti

Il piano di investimenti ha determinato una crescita del **numero di addetti del settore** del 35% (personale per l'80% laureato o diplomato).





# Analisi Settore Elettificazione



**ROBERTO MADONNA**  
Capo Gruppo Elettificazione  
Assifer-Anie



# Settore Elettificazione

- Confronto fra dati aggregati Assifer e dati dell'elettificazione ferroviaria
- Commenti



3

## Confronto

FATTURATO (% riferite ai valori 2006)	ASSIFER	SETTORE ELETTIFICAZIONE
Fatturato Totale 2010	-14%	8%
Fatturato Totale Medio Quadriennio 2010-2013	-21%	-19%
Fatturato Mercato Italia Medio Quadriennio 2010-2013	-29%	-44%
Fatturato Mercato Estero Medio Quadriennio 2010-2013	+9%	+104%



4

## Confronto

Nel quadriennio 2007-2010 i risultati del settore elettrificazione sono stati migliori rispetto all'aggregato e ciò è dovuto alla stipula dell'**Accordo Quadro per il triennio 2008-2010** per la manutenzione della LdC.



5

## Confronto

La previsione per il fatturato del triennio 2011-2013 mostra invece motivi di forte preoccupazione. Già nell'anno in corso si è assistito ad una **forte contrazione del volume di affari**, e le previsioni per i prossimi due anni sono catastrofiche, con una previsione di perdita di circa il 50%.



6

## Confronto

L'industria del Settore ha fatto uno sforzo di espansione sui mercati esteri. Non si può però prescindere da un **rafforzamento del mercato interno**, necessario a mantenere i livelli occupazionali soprattutto nelle realtà medio/piccole.



7

## Confronto

L'espansione presso i mercati stranieri è sostenibile solo da parte delle realtà industriali maggiori e più strutturate. E' inoltre connaturata a questo tipo di espansione una **perdita di parte della manodopera italiana** in favore di quella del luogo in cui va ad operare.



8

# Confronto

CASSA INTEGRAZIONE (% ore CIG/ore totale disponibili)	ASSIFER	SETTORE ELETTRIFICAZIONE
Anno 2006	~ 0%	~ 0%
Anno 2010	7%	~ 0%
Anno 2013	19%	55%



9

# Confronto

Il settore elettrificazione non ha ricorso, nel quadriennio passato, alla CIG. Le previsioni per il futuro sono però molto negative per il settore, con **previsioni di ricorso alla CIG** assai maggiore rispetto al dato aggregato.



10

## Commenti conclusivi

Per quanto riguarda la tipologia di lavoro, nell'Elettrificazione le innovazioni tecnologiche non hanno modificato le modalità lavorative.

Il ruolo preponderante è sempre rivestito dall'**alta specializzazione degli addetti**, che costituisce il nostro principale patrimonio e che rischiamo di perdere.



11

## Commenti conclusivi

La nostra scuola è senza dubbio una delle migliori al mondo, determinata dalle particolari condizioni dell'infrastruttura su cui si opera e le necessità dell'esercente di operare durante la circolazione dei treni.

Questo know how, costruito nell'esperienza, non può essere perduto.



12