

## RISULTATI DELL'INDAGINE CONDOTTA DA ASSIFER / ANIE SULLO STATO DEL SETTORE

Nella seconda metà dello scorso anno, l'Associazione dell'Industria Ferroviaria Assifer, parte della Federazione ANIE, cogliendo una diffusa situazione di criticità nei propri associati, sfociata in alcuni casi in crisi societarie importanti, ha avviato un'indagine conoscitiva dello stato del settore.

Ricordiamo che i tre comparti rappresentati da Assifer/ANIE 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 occupati, compreso l'indotto, valutabile in circa 28-30.000 unità.

I risultati dell'indagine congiunturale, di cui si riporta qui acclusa un'ampia sintesi, hanno messo in evidenza la grave crisi del settore, che verifica una forte riduzione del fatturato, malgrado un consistente aumento delle attività delle Aziende sui mercati esteri, ed un corrispondente aumento del ricorso alla cassa integrazione e alle altre misure di contenimento dei costi.

Il primo elemento che emerge dall'analisi è infatti una consistente riduzione del fatturato delle aziende, soprattutto in relazione al mercato interno, con il conseguente ricorso massiccio alla CIG. Peraltro la riduzione del fatturato e della redditività incidono anche in maniera negativa sia sulla capacità delle aziende di sostenere investimenti in Ricerca e Sviluppo, essenziali nel mantenere il posizionamento competitivo delle aziende, sia sulla possibilità di assicurare una sostanziale stabilità dei livelli occupazionali, in considerazione dell'elevata professionalità richiesta alle maestranze.

Negli ultimi anni, gli effetti della consistente riduzione del mercato interno, verificatasi nel complesso dei tre settori della tecnologia ferroviaria, 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 drammatica contrazione del mercato interno, prevista per l'anno in corso e per i prossimi due anni, non potrà in ogni caso essere compensata dalle maggiori attività all'estero, pur previste, e non determinare quindi pesanti conseguenze sull'occupazione nel settore e sulla tenuta delle strutture delle aziende.

Va inoltre notato che le attività all'estero comportano per loro natura maggiori costi, maggiori rischi e riescono a coinvolgere principalmente le 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.

Di più, occorre notare che una parte molto consistente delle attività estere del settore 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.

Contrariamente ad altri settori industriali, che soffrono di una chiara situazione di saturazione del mercato, il mercato potenziale sia in termini di materiale rotabile (i treni), sia di tecnologie dell'infrastruttura (segnalamento, elettrificazione) è crescente e il fabbisogno rilevante, come testimonia l'affermarsi dei nuovi servizi AV sulla lunga percorrenza, ma anche e soprattutto l'esigenza di maggiori e migliori servizi di trasporto pubblico, sicuro e compatibile dal punto di vista ambientale, in ambito urbano ed extra-urbano. Non si tratta quindi di un fenomeno di sovra-produzione, ma degli effetti di una scarsa attenzione della politica ai problemi del trasporto pubblico. La spinta verso un aumento consistente del mercato ferroviario è infatti frenata principalmente dalla scarsità di risorse pubbliche e da una politica incoerente e poco determinata.

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 citata scarsità ed episodicità della messa a disposizione delle risorse pubbliche.

Sulle potenzialità di sviluppo del settore hanno invece fatto leva le azioni dei più importanti Paesi Europei (soprattutto la Francia, ma anche Germania, Spagna e Svizzera), che 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).

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 il servizio ad es. nelle nuove tratte urbane in corso di realizzazione. 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.

L'indagine congiunturale si innesta con lo studio "LA FILIERA FERROVIARIA ITALIANA NELLA COMPETIZIONE GLOBALE", già avviato in precedenza e condotto da Assifer /ANIE con il CERTET, che fornisce i riferimenti complessivi di mercato e l'analisi del settore anche in rapporto alle attività condotte negli altri Paesi a più alta vocazione ferroviaria. Il documento conclusivo, qui allegato, è stato realizzato dal Dott. Dario Musolino di Gruppo CLAS, con la supervisione scientifica del Prof. Lanfranco Senn.

L'obiettivo di questo lavoro è stato quello di "gettare luce" in modo sintetico sulla filiera ferroviaria in Italia, con particolare riguardo ai segmenti del materiale rotabile, dei sistemi di segnalamento, e



dell'elettrificazione, e alle rispettive reti di fornitura e subfornitura, in merito alle sue performance, alla sua struttura, alle sue eccellenze e criticità, alle sue prospettive di sviluppo sui mercati nazionale e globale, sugli attori di sistema che la supportano. La prospettiva analitica, pur privilegiando il lato dell'offerta, ha dato spazio anche all'analisi della domanda (mercato).

L'analisi, condotta anche per singoli comparti, ha consentito di evidenziare situazioni di mercato abbastanza differenziate, che si riflettono sull'operatività delle aziende.

Anche in questo studio, si è rilevata la diversa situazione di altri Paesi europei, come Francia e Germania, dove la domanda interna è stata determinante, ovvero ha agito da fattore di propulsione e slancio per lo sviluppo di una filiera ferroviaria competitiva a livello internazionale.

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

- 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,
- 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 corrispondano più alle esigenze di sviluppo

e a questo fine si possono individuare delle proposte su diversi piani:

#### 1) 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

#### 2) fiscale e del costo del lavoro

- de-fiscalizzazione

#### 3) dell'accesso al credito

- finanziamenti agevolati

#### 4) dell'export

- sostegno a politiche di filiera e supporto politico-economico a logiche di presenza integrata sui mercati esteri, come "sistema Paese"



FEDERAZIONE NAZIONALE  
IMPRESE ELETTROTECNICHE  
ED ELETTRONICHE



CONFINDUSTRIA

150° ANNIVERSARIO UNITÀ D'ITALIA



---

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.

Milano, 26 maggio 2011