

FerPress intervista Manfellotto, Presidente di ANIE Assifer. Qual è lo stato di salute del TPL?

Roma, 24 LUG – Intervista a Maurizio Manfellotto, Presidente di ANIE Assifer.



- **D: Nell'ambito del sistema confindustriale, ANIE Assifer rappresenta la filiera tecnologica dell'industria nazionale dedicata al settore del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico urbano elettrificato (metro, tram, filobus). A chi dirige un osservatorio così privilegiato per verificare l'andamento del settore, la domanda d'obbligo è: qual è lo stato di salute di un comparto così strategico anche perché valorizza quello che è rimasto uno dei primati italiani, cioè l'industria manifatturiera?**

R: Sicuramente stiamo uscendo, seppur lentamente, dalla crisi che ha colpito negli ultimi sette anni l'intero settore del comparto manifatturiero. Senza nascondere le difficoltà del nostro mercato interno, un occhio attento e sensibile all'export è d'obbligo quando si parla di trasporto ferroviario e pubblico urbano. A tal proposito l'Italia sa essere competitiva, innovativa, versatile, reattiva e vincente. Non dimentichiamo che è al quinto posto nella classifica mondiale – dopo potenze come Cina, Germania, Giappone e Corea – e che vanta di un surplus manifatturiero sopra i 100 miliardi di dollari. Il settore del trasporto ferroviario italiano, in termini di produzione interna e estera, può puntare sul talento che il mondo gli riconosce in termini di: qualità, conoscenza, creatività, bellezza che fanno da collante per le sfide future che un Paese industrializzato ha il dovere di perseguire. Cresce, in tal senso, la richiesta di mezzi di trasporto sostenibili da parte di ogni Stato e il megatrend si sposta verso modelli di produzione "green". In termini di esportazioni, le fiere di settore, fanno da vetrina e senza ombra di dubbio, aiutano il *made in Italy* ad attrarre nuovi investimenti esteri. Ciò che è importante, però in questa fase, è avere *un'idea di futuro* ed essere sempre pronti a reinventarsi in modo che l'Italia occupi un posto sempre più in alto in un mondo che cambia, continuamente.

- **D: Anie Assifer ha partecipato a UITP 2015 in cui si è lanciato l'obiettivo di raddoppiare, da qui a dieci anni, la quantità di trasporto pubblico nel mondo. Un obiettivo che, in realtà, alcuni paesi (particolarmente virtuosi) stanno già perseguendo: a Londra, negli ultimi vent'anni, il trasporto pubblico è aumentato del 60 per cento, i residenti del 15% mentre a diminuire è solo il tasso di motorizzazione privato, calato del 10%. E altri esempi virtuosi si potrebbero citare, che non riguardano in ogni caso certamente l'Italia, in coda a quasi tutte le classifiche per quanto riguarda efficienza del trasporto pubblico e tassi di motorizzazione privata. Quali soluzioni si possono indicare per invertire la tendenza?**

R: Sì, sono d'accordo con lei quando dice che l'Italia non è un esempio virtuoso rispetto a paesi come Inghilterra, Germania e Francia che sono dotati di un parco rotabile sicuramente più moderno e hanno una sensibilità maggiore al tema del trasporto pubblico. C'è però da dire, anche che negli ultimi anni l'Italia sta ponendo uno sguardo maggiore alle esigenze crescenti della

popolazione e, soprattutto, ai vantaggi che un ammodernamento del settore dei trasporti in generale, potrebbe generare in termini di miglioramento di qualità della vita. L'alta velocità nel nostro Paese, continua ad avere uno sviluppo importante e permette ogni giorno ai milioni di pendolari di potersi spostare con grande facilità e anche a distanza ravvicinata tra le principali città italiane. Invece, ciò che a mio avviso dovrebbe essere implementata, è l'offerta di trasporto nelle aree metropolitane. Il potenziamento del materiale rotabile, soprattutto in città più affollate, avrebbe molti effetti favorevoli: non solo, una diminuzione della motorizzazione privata a favore di quella pubblica, bensì vantaggi in termini ambientali (riduzione degli inquinanti locali e globali), miglioramenti in termini di sicurezza stradale (diminuzione degli incidenti stradali), un aumento degli impieghi occupazionali e soprattutto vantaggi in termini di spesa per i cittadini che avrebbero una alternativa più economica e sostenibile al trasporto su gomma. Credo però anche che gli scenari futuri dipenderanno molto dalle scelte del nuovo governo considerato il ruolo fondamentale degli investimenti pubblici nel rilancio del settore.

In Italia un esempio di successo che va in questa direzione sono ATM-Comune di Milano che hanno investito sul potenziamento del trasporto pubblico urbano elettrificato. Le nuove metropolitane driverless, targate AnsaldoBreda, sono mezzi di trasporto moderni e sostenibili. Ogni giorno sulle principali linee del capoluogo lombardo viaggiano più di 1.300.000 passeggeri. Non a caso, la città di Milano, si colloca al primo posto in Italia dal punto di vista dello sviluppo trasportistico. Le maggiori province italiane dovrebbero attingere da questo esempio.

- **D: Con l'acquisizione di AnsaldoBreda da parte di Hitachi, l'industria ferroviaria non conta più alcuna impresa effettivamente "nazionale". Nel mondo moderno e nell'attuale contesto globale, l'assetto proprietario conta molto poco o quasi nulla e contano piuttosto la capacità di competere a livello internazionale e il know how tecnologico e industriale: ma, senza il supporto del mercato interno, per imprese di dimensione internazionale diventa obiettivamente complicato difendere la presenza sul nostro territorio, al di là di ogni legittimo campanilismo. Non si fa sempre più acuta la necessità di scelte di programmazione a livello nazionale, che superino gli attuali stalli normativi e anche la frammentazione di competenze tra tante piccole Regioni?**

R: Pensando in un'ottica globale, non sono d'accordo quando si dice che l'assetto proprietario conti molto poco. Il perché è semplice: la capacità di un'azienda di competere sul mercato globale dipende sicuramente da una buona dose di *sapere* – o anche *know how* – tecnologico e industriale ma anche dalla volontà dell'assetto proprietario nel voler investire e credere in ciò che si sa fare. AnsaldoBreda è una società leader nel panorama italiano ed il suo successo lo deve alla grande esperienza in termini di manovalanze e alla grande passione che da più di cento anni contraddistingue gli uomini che lavorano all'interno. Il cambiamento non è un male, anzi. Anche se risulta radicale, il cambiamento a volte, crea delle opportunità. Per competere sul mercato mondiale non occorrono campanilismi, né frammentazioni, bensì un'apertura mentale a 360°. Molte volte "c'è bisogno di fare il passo più lungo della gamba per poter smuovere le acque".

- **D: Che bilancio può trarre da questa edizione di UITP 2015?**

R: Credo che UITP sia un'ottima vetrina del trasporto pubblico in ambito internazionale che unisce allo stesso tempo aziende, autorità, istituti di ricerca e operatori del trasporto pubblico urbano e suburbano.

E' l'unico evento al mondo che racchiude nello stesso spazio (quest'anno 30mila metri quadri) tutte le modalità di trasporto urbano e regionale e dà la possibilità di scoprire tutte le ultime novità in termini di prodotti e servizi del comparto.

Il tema di quest'anno "Smile in the City", ha posto l'accento sulle sfide che il trasporto pubblico dovrà affrontare in relazione ai cambiamenti del settore e ai trend dettati dall'ambiente socio-economico globale. Sono stati 75 i Paesi che hanno aderito anche quest'anno. Non credo ci sia altro da dire, se non il consiglio a tutti gli operatori del settore di "prepararsi" per l'edizione del 2017 di Montreal con entusiasmo, creatività e professionalità.

- **D: Appare significativo che Anie Assifer abbia affidato la sua presidenza ad un manager che viene dalla "trincea", dalla guida di un'industria ferroviaria che ha vissuto appunto "in trincea" la battaglia per la presenza sia sul mercato nazionale che internazionale. Che cosa della sua esperienza ritiene di poter trasferire nella guida dell'associazione confindustriale?**

R: Dal mio punto di vista, il *bagaglio esperienziale* è sicuramente un grande *valore* da "spendere" in un mercato proiettato al business sia a livello nazionale che internazionale. Restare *a galla* in uno scenario competitivo come il nostro non è cosa semplice. Ciò che fa la differenza oggi non è il semplice prodotto ma *l'idea* che c'è dietro. Non è solo ed esclusivamente una questione di costi. Un treno non è solo un mezzo ma anche un servizio. Quindi, quando si pensa ad un treno, bisogna pensare a come dovrà essere, a quanti posti e quanti comfort saranno necessari per ogni vagone e alla sua sicurezza, al suo design...

Il *valore aggiunto* è il concetto sul quale io mi soffermerei. Non si può pensare ad un futuro senza credere che il futuro esista. Non bisogna mai perdere la motivazione. Credere in ciò che si fa è il miglior consiglio che mi sento di dare.

(tratto da *ferpress.it*)