

Notiziario CIFI

Intervista al Presidente di ANIE Assifer Giuseppe Gaudiello



Un bilancio del suo mandato: traguardi raggiunti e sfide ancora aperte

L'obiettivo principale all'inizio del mio mandato era **far percepire ANIE Assifer** sia all'interno, alle aziende associate, che all'esterno, al mondo industriale, **come un fattore positivo di aggregazione** che potesse rappresentare al meglio gli interessi dell'intero settore attraverso canali organizzati e istituzionali. Oggi, infatti, viviamo un momento in cui sulla destinazione dei finanziamenti si confrontano con forza interessi contrapposti. Ad esempio, se i finanziamenti disponibili debbano essere destinati al controllo delle frontiere, all'investimento in nuove tecnologie per la difesa, piuttosto che al comparto dei trasporti o in altri settori strategici per l'economia. Sono però convinto che nel nostro paese uno scatto culturale sia necessario per comprendere che **le associazioni di categoria sono il luogo ideale del confronto e del bilanciamento delle diverse esigenze** in gioco perché consentono di presentarsi all'industria in maniera

trasparente, indipendente dall'interesse del singolo imprenditore. Dirò di più, proprio il confronto con le associazioni di categoria può rendere ancora più credibile l'istanza di scelta di dove allocare le risorse.

Per raggiungere questo obiettivo, abbiamo **allargato la base associativa**, rendendola la **casa comune di tutti quelli che rappresentano l'industria ferroviaria italiana** indipendentemente dalle dimensioni e dall'assetto proprietario. Abbiamo poi reso **più solidi i legami con le altre rappresentanze**, ad esempio il CIFI, associazione che da sempre rappresenta le capacità e le competenze nel mondo ferroviario.

Alla base della nostra azione c'è stata **un'interlocuzione su base periodica con i grandi investitori** - FS, Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, Asstra - e con i principali operatori regionali. Grazie a questo confronto costante, abbiamo definito aspetti importanti ma di breve periodo come il piano industriale per l'anno in corso, e soprattutto abbiamo instaurato un rapporto di lungo periodo con l'o-

biiettivo di incidere in profondità sui problemi del trasporto: la conversione all'elettrico, la riduzione della CO₂, l'economia circolare, la sostenibilità dei processi produttivi, tutti slogan che dobbiamo trasformare in piani di investimento. E per raggiungere questo obiettivo, la nostra industria elettrotecnica ed elettronica non chiede solo investimenti ma è in grado di fornire un contributo di idee e di conoscenze. In concreto, siamo pronti a comprendere i bisogni dei principali committenti, rendere disponibili le soluzioni che facciano leva sulle tecnologie che oggi sono disponibili nelle industrie che fanno parte della nostra associazione in modo da avere una visione per il futuro, condivisa e basata sui bisogni dei principali investitori.

Nell'ultimo periodo siamo poi riusciti a **rafforzare il ruolo di Assifer** attraverso attività di comunicazione mirate e soprattutto abbiamo instaurato un **dialogo istituzionale che si è esplicitato in interlocuzioni periodiche con i rappresentanti del Governo**. Questo dialogo è stato reso possibile grazie all'adeguato funzionamento degli organismi di relazione esterni che si sono incontrati su base periodica e sono riusciti a svolgere la propria azione all'interno di un quadro coerente ma soprattutto grazie al supporto di Federazione ANIE.

Uno sguardo al futuro. Quali obiettivi per il 2020?

Questa la sintesi delle attività che abbiamo condotto negli ultimi tre anni e su questo percorso tracciato vogliamo proseguire con ancora maggiore energia e determinazione. Soprattutto è necessaria la nostra azione in un momento in cui sono ben note le esigenze dell'industria ferroviaria, sono pronti i piani di investimento, i progetti di ammodernamento dell'infrastruttura e gli atti amministrativi che sono seguiti a questi progetti, eppure le Istituzioni fanno un'enorme fatica a trasformare tutto questo in flussi di cassa costanti che consentano di passare veramente alla fase operativa. La grande sfida di

questo momento è proprio questa: **trasformare la volontà**, per il momento solo dichiarata, di procedere con gli investimenti sulla rete ferroviaria italiana, su tutte le ex ferrovie concesse e su tutte le linee regionali, **in cantieri aperti, in contratti, in opere in corso di realizzazione**. Tanto lavoro è stato fatto ma **manca la continuità che consente di trasformare queste iniziative in realizzazioni concrete**. Bisogna con grande serenità che i nostri interlocutori riconoscano questo gap e noi siamo disponibili per quanto di nostra competenza a supportarli, occorre passare dalla fase delle dichiarazioni a quella degli atti compiuti. Questa è la sfida dei prossimi anni su cui l'associazione intende muoversi con estrema determinazione perché ne va del futuro dell'industria nazionale.

Su quali temi in particolare concentrate la vostra azione?

Infine, quando parliamo di investimenti nel nostro settore, quasi come riflesso condizionato, siamo portati a pensare esclusivamente a quelli mirati alla rete ferroviaria, in realtà c'è un **altro tema importante** che è quello del **trasporto su ferro all'interno delle grandi aree urbane**. Questo è un tema prioritario che ha visto negli ultimi anni l'assenza di piani, di idee progettuali, di ipotesi concrete di investimento, anche a causa della mancanza di continuità da parte delle amministrazioni locali nel perseguire l'obiettivo comune di colmare il gap infrastrutturale. Le grandi aree urbane sul territorio nazionale, a parte Milano che è un'eccezione, sono ad oggi in uno stato di enorme arretratezza per quanto riguarda le infrastrutture per il trasporto su ferro. Se noi confrontiamo l'estensione in km delle reti metropolitane delle principali città europee (es. Praga, Madrid...), l'Italia è fanalino di coda.

Occorre **superare la barriera tra imprese e aziende pubbliche**, in quanto proprio dalla collaborazione tra pubblico e privato nascono i progetti su cui poi bandire gare internazionali. Le aziende italiane competono

sui mercati internazionali, le PMI fanno parte delle filiere delle grandi aziende e sono abituate a ragionare in questi termini: nessuno pensa che la vicinanza all'amministrazione determini un canale privilegiato per l'assegnazione degli appalti. Oggi si opera attraverso appalti pubblici, ci sono strumenti su cui puntare come, ad esempio, il project financing (vedi il caso di Milano). L'associazione di categoria sa benissimo quali siano le regole del gioco, ciò non di meno si rende disponibile a interloquire con le Amministrazioni Pubbliche per facilitare l'individuazione dei progetti da portare avanti.

Appare ineludibile un cambio culturale che parta proprio dal riconoscimento delle potenzialità delle aziende che lavorano nel nostro comparto in termini di innovazione e di competitività. Questa è la sfida in cui Assifer si impegna oggi e per il futuro a dare il proprio contributo al sistema paese.

Quali sono le principali innovazioni tecnologiche su cui le aziende ANIE Assifer stanno lavorando?

Assifer associa imprese di dimensioni e caratteristiche molto diverse molte delle quali specializzate in settori ad alta tecnologia

Le Imprese Assifer hanno dunque propensione alle attività di ricerca e sviluppo ed all'innovazione tecnologica; il tessuto delle multinazionali con importanti sedi in Italia ed il network delle dinamiche piccole e medie imprese costituisce un elemento di grande ricchezza per il sistema industriale italiano.

Ciò non di meno è innegabile che il significato concreto dei termini "R&D" ed "Innovation", la loro declinazione effettiva nelle Aziende che operano nel settore ferroviario e metropolitano è in realtà molto diverso in ragione appunto della dimensione aziendale, della capacità di investimento, dell'assetto proprietario e della visione di medio / lungo periodo. Non è dunque semplice ed univoca la risposta alla domanda di quali siano

le tecnologie o soluzioni innovative alle quali le Imprese Assifer stanno lavorando.

Di certo si può dire che mentre le tecnologie di base del segnalamento sono oramai tecnologie mature e questo spinge i soggetti industriali di dimensioni minori ad investire in attività di ricerca e sviluppo per presentarsi sul mercato con prodotti come gli apparati di sicurezza di stazione e di linea e/o dei sistemi di distanziamento treno, in competizione con i player tradizionali, questi ultimi stanno investendo sempre più su innovativi sistemi di gestione della mobilità integrata, della gestione integrata degli asset di operatori e proprietari dell'infrastruttura, su sistemi digitali evoluti come sistemi di bigliettazione avanzati, sicurezza fisica dei passeggeri, monitoraggio in tempo reale degli spostamenti delle persone, adattamento dell'offerta di trasporto alla domanda in tempo reale ed altre soluzioni connesse alla gestione delle mobilità in modo integrato nei grandi centri urbani; il tutto in aggiunta alla manutenzione evolutiva di prodotti e sistemi di segnalamento.

ANIE Assifer rappresenta in Federazione ANIE 126 aziende che operano in Italia nel settore del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico urbano elettrificato (metro, tram, filobus), per la costruzione di veicoli, componenti e sistemi per i settori: Materiale Rotabile, Segnalamento & Tlc ed Elettrofornitura. L'industria italiana dei Trasporti ferroviari ed elettrificati è espressione a fine 2018 di un fatturato totale pari a 3,9 miliardi di euro, di cui 1,4 miliardi di euro di esportazioni e un saldo della bilancia commerciale in attivo per oltre 600 milioni di euro.

Federazione ANIE, con oltre 1.400 aziende associate e circa 500.000 occupati, rappresenta il settore più strategico e avanzato tra i comparti industriali italiani, con un fatturato aggregato a fine 2018 di 80 miliardi di euro. Le aziende aderenti a Federazione ANIE investono in Ricerca e Sviluppo il 4% del fatturato, rappresentando più del 30% dell'intero investimento in R&S effettuato dal settore privato in Italia.