

ANALISI CONGIUNTURALE SULL'INDUSTRIA FERROVIARIA

Premessa

L'analisi congiunturale condotta da Assifer/ANIE ha raccolto i contributi di un campione significativo delle aziende del settore (30 aziende), associate e non, che rappresentano in termini di fatturato e di addetti oltre il 70% del totale per i tre comparti rappresentati (materiale rotabile, segnalamento e tlc, elettrificazione).

Il questionario, distribuito tra tutte le aziende associate e diverse non associate, ha riguardato l'andamento degli ultimi 5 anni (2006-2010) e le previsioni per l'immediato futuro per quanto riguarda:

- la forza numerica e la CIG
- il fatturato (Italia, estero e totale)
- gli ordini (Italia, estero e totale)
- la percentuale di acquisti di materiali e componenti da fornitori italiani, europei ed extra-europei
- la percentuale di produzione trasferita o che si intende trasferire in Paesi a basso costo
- la percentuale di investimenti sul fatturato
- il rating finanziario, l'uso di servizi di factoring
- le variazioni di composizione azionaria
- i pagamenti (da clienti italiani, da clienti esteri, i crediti non esigibili).

Si riportano di seguito i risultati più significativi, sia nel complesso delle aziende del settore ferroviario sia per ciascuno dei comparti rappresentati.

Ricordiamo che i tre settori 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 oltre 14.000 unità, per un totale di occupati, compreso l'indotto, valutabile in circa 28-30.000 unità.

I risultati dell'indagine congiunturale si saldano con lo studio "LA FILIERA FERROVIARIA ITALIANA NELLA COMPETIZIONE GLOBALE", 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.

Analisi del settore ferroviario nel suo complesso

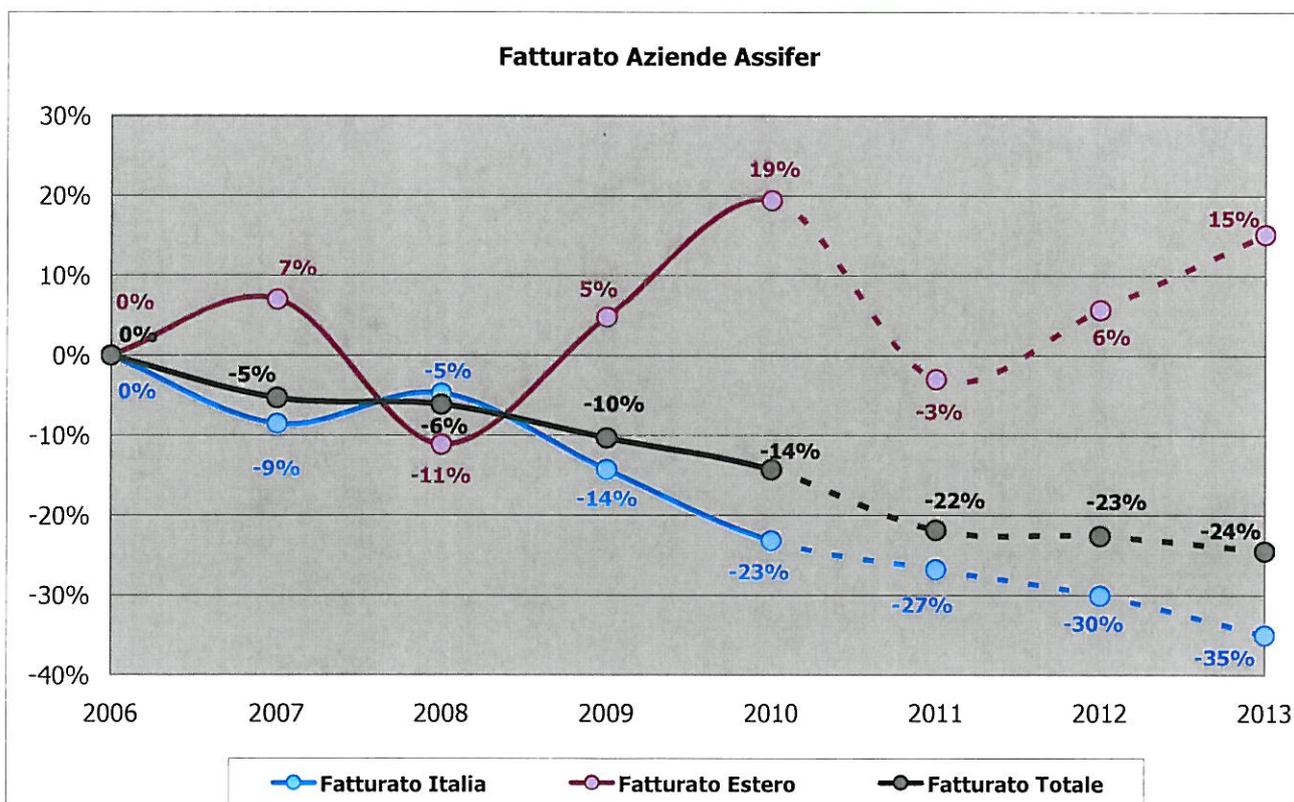
Fatturato e ordini

Il fatturato Italia, nel complesso dei tre settori delle tecnologie ferroviarie, ha registrato una riduzione significativa (rispetto al 2006, -9% nel 2007, -5% nel 2008, -14% nel 2009, -23% nel 2010), a fronte invece di un aumento del fatturato estero, specialmente negli ultimi uno-due anni (rispetto al 2006, +7% nel 2007, -11% nel 2008, ma +5% nel 2009, +19% nel 2010), che è andato a compensare parzialmente la riduzione sul mercato interno.

Il fatturato totale si è ridotto comunque, sempre rispetto al 2006, del 5% nel 2007, del 6% nel 2008, del 10% nel 2009, del 14% nel 2010.

Anche l'andamento degli ordini conferma la tendenza del fatturato, pur con le naturali discontinuità tipiche del settore.

La capacità di previsione delle aziende per i prossimi anni risulta incerta o molto limitata. La previsione per l'anno in corso e per i prossimi due anni è comunque di una ulteriore riduzione del mercato interno, solo in parte bilanciata dall'aumento delle attività all'estero, determinando quindi una riduzione del fatturato complessivo.



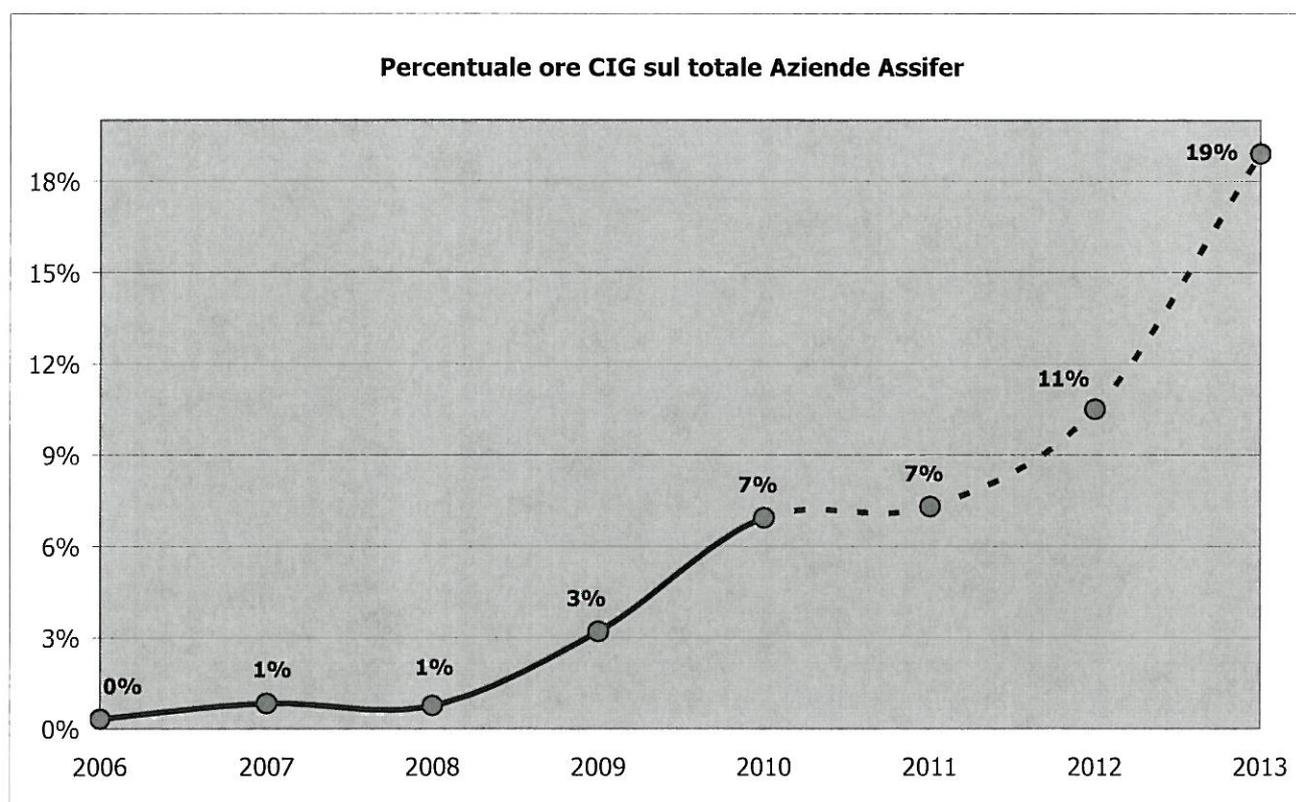
Forza numerica e CIG

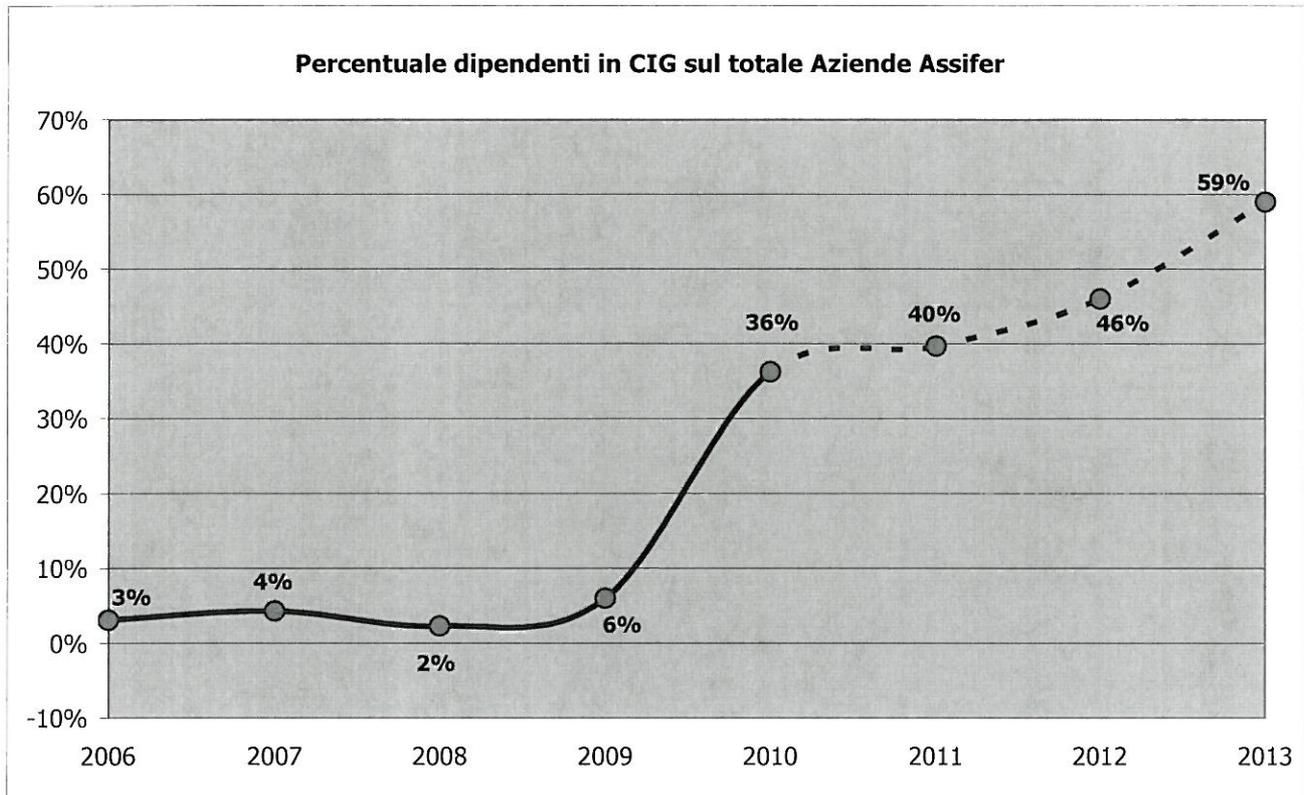
Mentre il totale della forza numerica ha presentato solo limitate riduzioni, connesse in particolare alla crisi societaria di alcune aziende del materiale rotabile, si è registrato nel complesso un forte aumento del ricorso alla Cassa Integrazione (nel 2010, rispetto al 2006, +2048% di ore di CIG, ordinaria e straordinaria, passando dal 0,3% al 6,9% delle ore totali). Nello stesso tempo, anche il numero di dipendenti coinvolti nella CIG è aumentato enormemente (+ 1097% rispetto al 2006). Nel solo 2010 oltre il 36% dei dipendenti è stato interessato dal ricorso alla CIG, a dimostrazione che il fenomeno ha colpito l'intero settore.

Si noti che dai dati della CIG sono stati scorporati, a partire dall'avvio delle procedure concorsuali per alcune rilevanti Aziende (Firema, Fervet, Ferrosud), i dati relativi ai dipendenti di tali Società. Se venissero inclusi, i valori di CIG sarebbero più elevati in rapporto ad un organico complessivo che era di circa 1000 unità (quindi per un ulteriore 7% circa di percentuale delle ore CIG sul totale).

Anche nella previsione per il 2011 la CIG si accresce ulteriormente, e aumenta poi del 50% e di oltre il 150% nella previsione 2012 e 2013, con oltre il 60% degli addetti coinvolti.

Ai dati sulla cassa integrazione, che testimoniano la forte crisi del settore, vanno aggiunti la drastica riduzione degli occupati a tempo determinato e del lavoro decentrato.





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.

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.

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.

Rating finanziario e uso di servizi di factoring

Numerose aziende denunciano difficoltà nell'accesso al credito. Circa la metà utilizza servizi di factoring.

Variazioni di 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.

Pagamenti

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

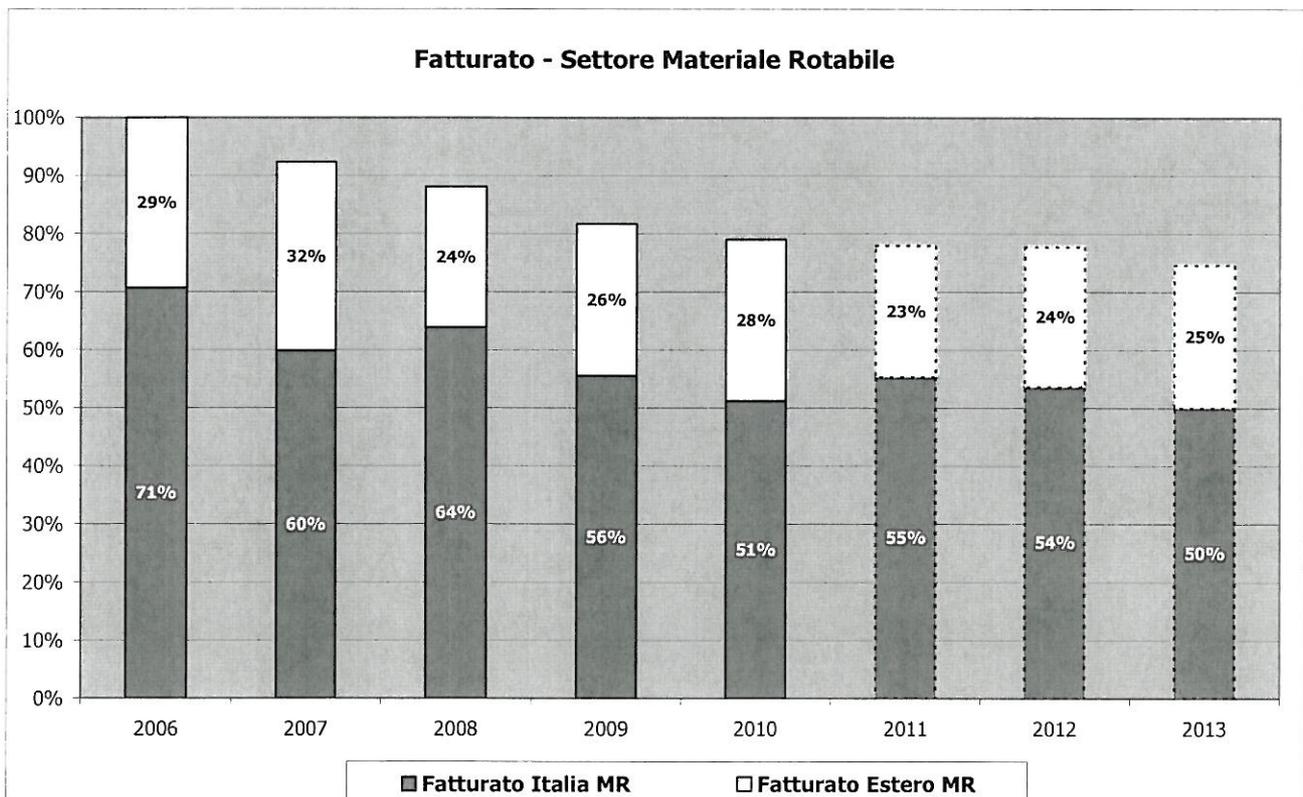
I crediti non esigibili sono percentuali limitate ma in diversi casi in aumento.

Va rilevato che l'insufficiente disponibilità finanziaria delle Amministrazioni induce ulteriori ritardi nell'effettuazione dei pagamenti anche oltre i termini contrattuali, già lunghi, nella misura mediamente di altri 2/3 mesi.

Analisi dei singoli comparti - Materiale Rotabile

Fatturato e ordini

Il fatturato Italia ha registrato una riduzione significativa (rispetto al 2006, -11% nel 2007, -7% nel 2008, -15% nel 2009, -20% nel 2010). La previsione per il 2011, 2012 e 2013 è di un'ulteriore progressiva riduzione, fino al -25% del 2013. La quota di fatturato estero, già elevata (nel 2006 il 29% sul totale), si mantiene a livelli rilevanti e cresce al 31 e al 33 % nella previsione al 2012 e 2013). Il fatturato totale si riduce comunque, sempre rispetto al 2006, del 8% nel 2007, del 12% nel 2008, del 18% nel 2009, del 21% nel 2010, del 22% nella previsione 2011 e 2012, fino a oltre il 25% nella previsione 2013.



Forza numerica e CIG

Il totale della forza numerica ha presentato una parziale riduzione, connessa in particolare alla crisi societaria di alcune Aziende (Firema, Fervet, Ferrosud). Nel complesso si è registrato un forte aumento del ricorso alla Cassa Integrazione (nel 2010, rispetto al 2006, +2286% di ore di CIG, che passano dal 0,5% al 11% del totale delle ore, e + 1770% di dipendenti coinvolti nella CIG, che arrivano a oltre il 55%).

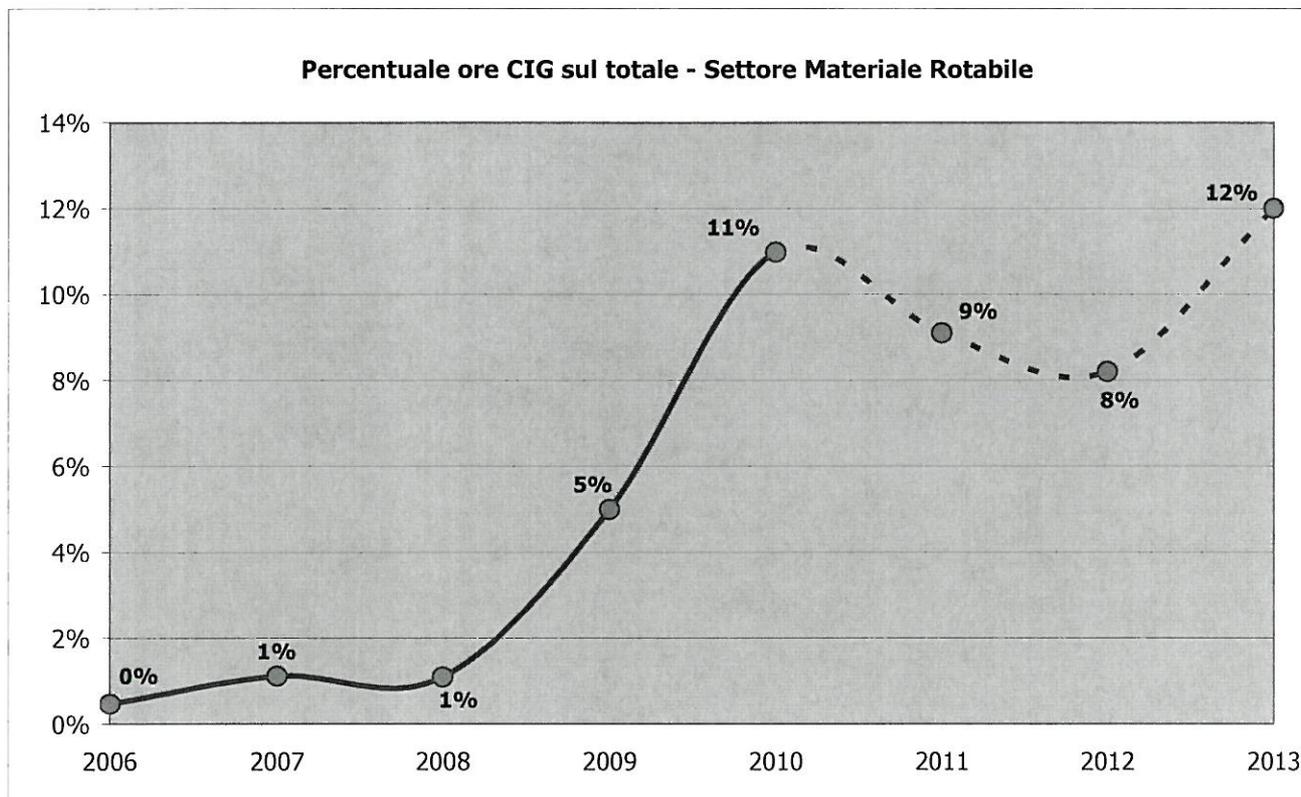
Si noti che dai dati della CIG sono stati scorporati, a partire dall'avvio delle procedure concorsuali per le Aziende sopra citate, i dati relativi ai dipendenti di tali Società.

Se venissero inclusi, i valori di CIG sarebbero più elevati in rapporto ad un organico complessivo che era di circa 1000 unità (quindi per un ulteriore 13% circa di percentuale delle ore CIG sul totale).

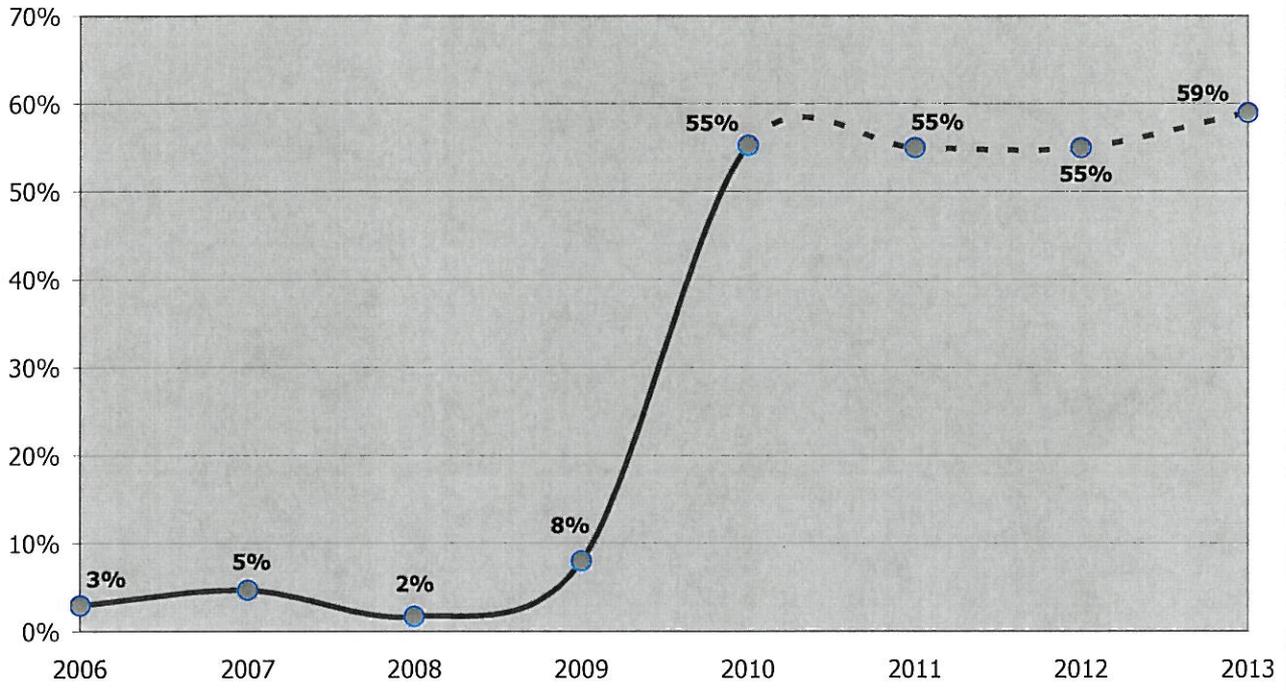
Anche la previsione di CIG per il 2011 e 2012 si mantiene su livelli elevati, con un ulteriore appesantimento nel 2013.

Ai dati sulla cassa integrazione, che testimoniano la forte crisi del settore, vanno aggiunti la drastica riduzione degli occupati a tempo determinato e del lavoro decentrato.

Si deve anche far rilevare una preoccupante situazione finanziaria per diverse Aziende del Materiale Rotabile.



Percentuale dipendenti in CIG sul totale - Settore Materiale Rotabile



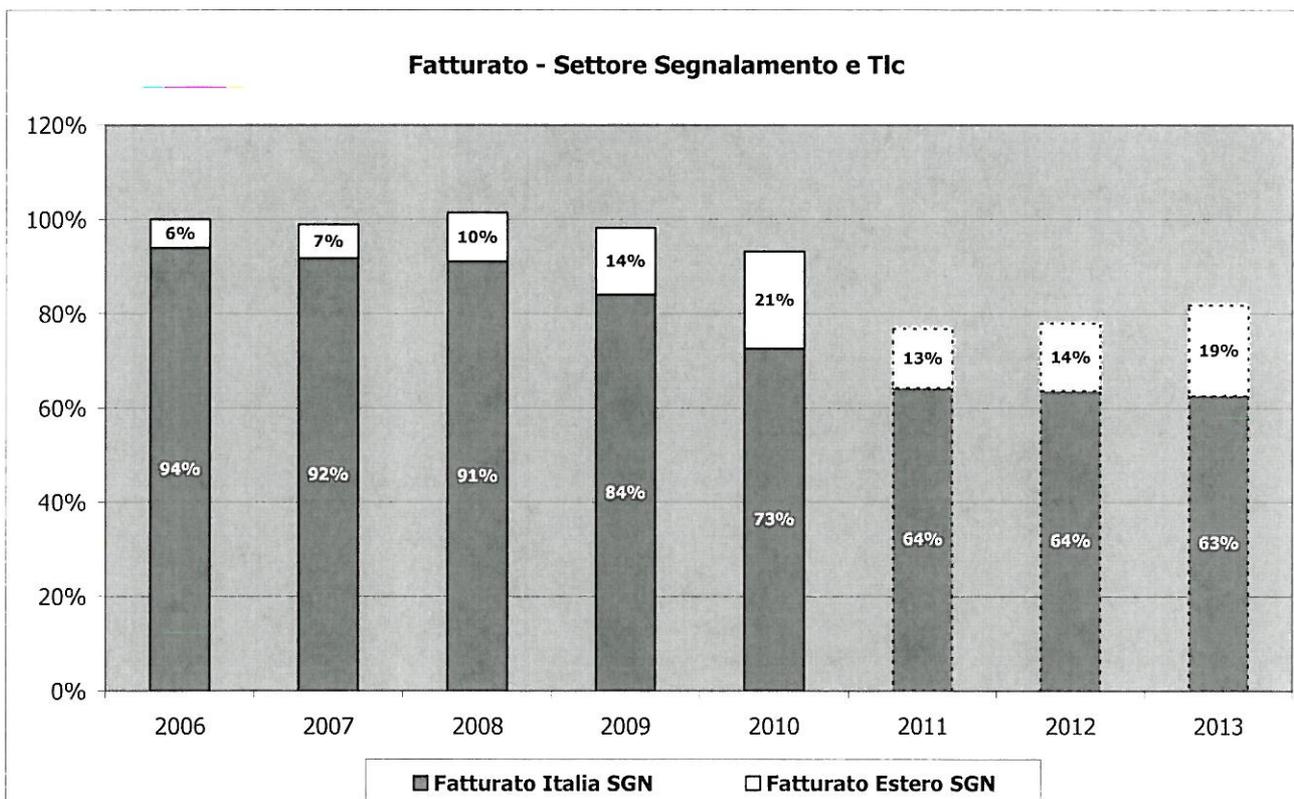
Analisi dei singoli comparti - Segnalamento e Tlc

Fatturato e ordini

Il fatturato Italia ha registrato una riduzione significativa (rispetto al 2006, -2% nel 2007, -3% nel 2008, -10% nel 2009, -21% nel 2010), a fronte invece di un forte aumento della quota di fatturato estero (dal 6% del totale registrato nel 2006 al 22% nel 2010), che è andato a compensare parzialmente la riduzione sul mercato interno.

Il fatturato totale si è ridotto comunque leggermente, sempre rispetto al 2006 (-1% nel 2007, +1% nel 2008, -2% nel 2009, -6% nel 2010).

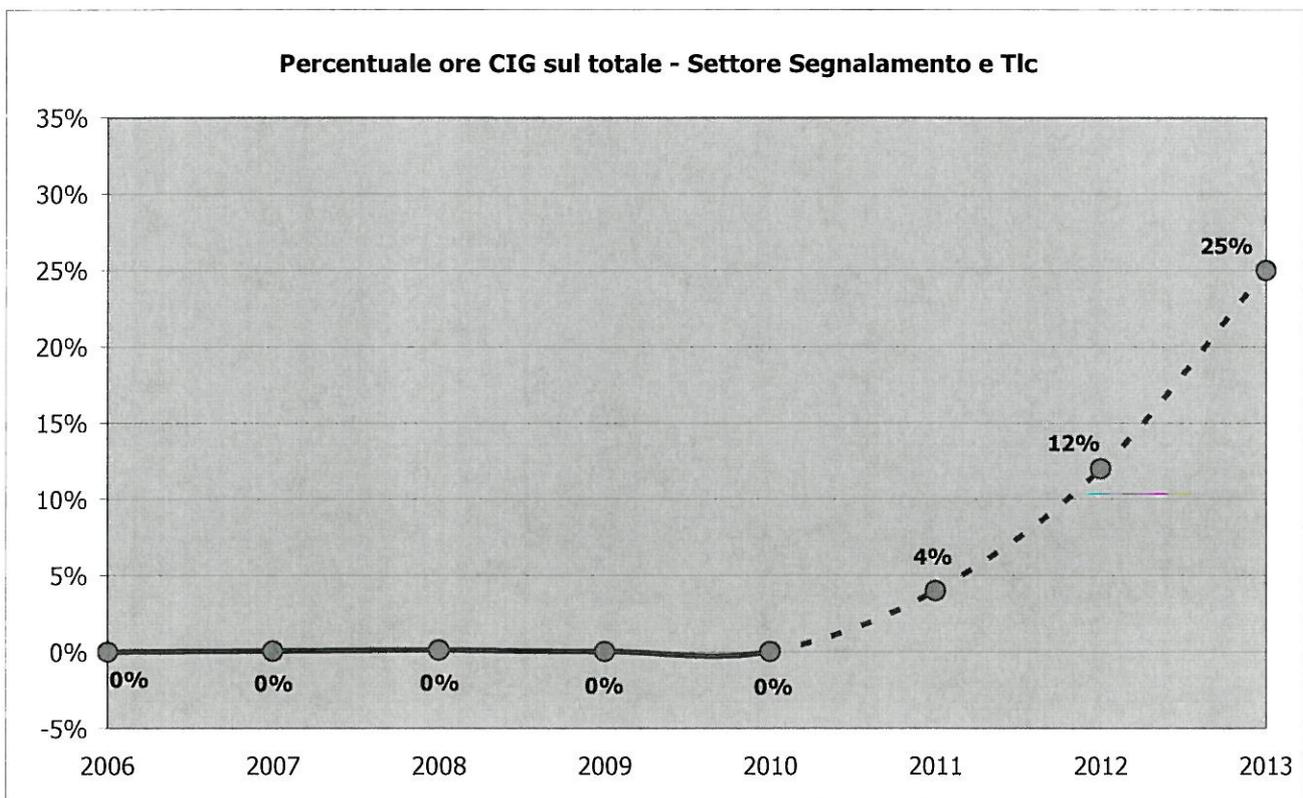
La previsione per l'anno in corso e per i prossimi due anni è di un'ulteriore pesante riduzione del mercato interno, solo in parte bilanciata dall'aumento delle attività all'estero, determinando quindi una riduzione del fatturato complessivo. Va inoltre notato che nella previsione si individua una diversa situazione per le aziende medio-piccole rispetto a quelle più grandi (con fatturato oltre 200 mil €): mentre queste ultime infatti si prevede possano operare quella compensazione già detta del calo delle attività in Italia con una maggiore presenza nei mercati esteri, non altrettanto è possibile, salvo rare eccezioni, per le aziende più piccole, che soffrono quindi di una maggiore contrazione.



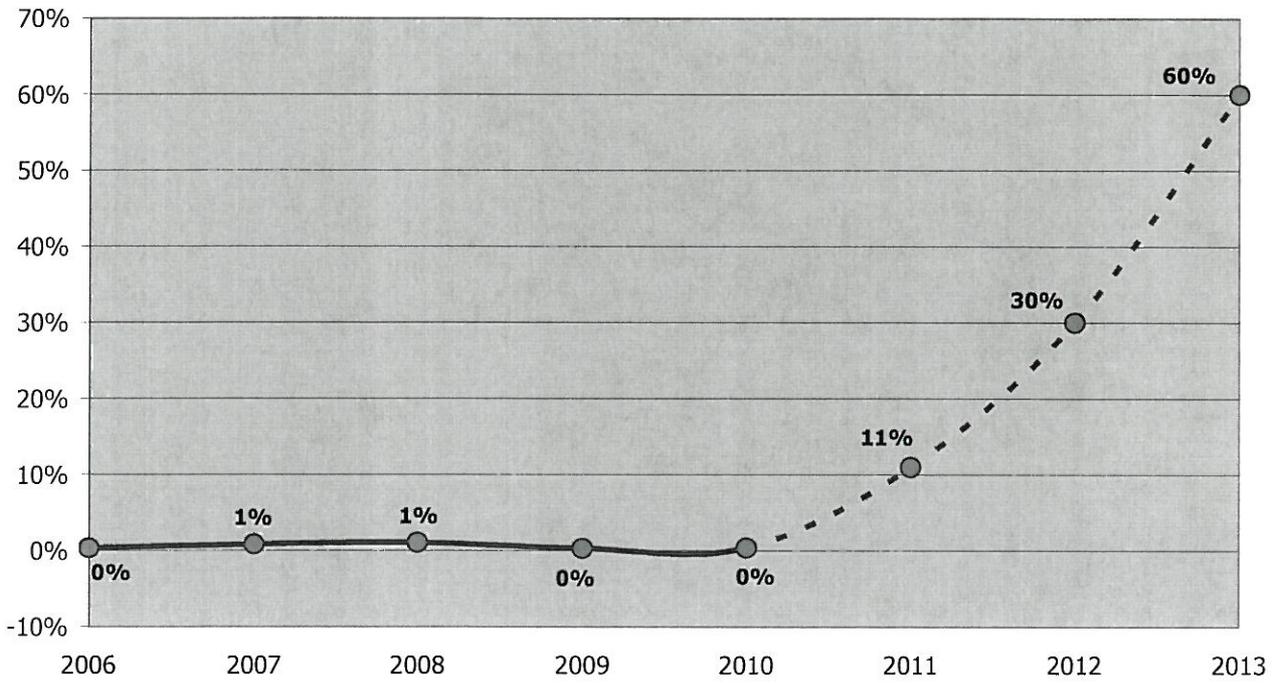
Forza numerica e CIG

Mentre il totale della forza numerica ha presentato solo limitate variazioni, si è registrato nel complesso un aumento del ricorso alla Cassa Integrazione, che comunque in questo comparto è rimasta complessivamente non elevata (nel 2010, rispetto al 2006, +751% di ore di CIG e + 13% di dipendenti coinvolti nella CIG).

La previsione per il 2011 mostra un ricorso molto maggiore alla CIG rispetto al 2010, e questa tendenza si rafforza ancor più nella previsione dei prossimi due anni, con una forte rilevanza del dato complessivo ma con una accentuazione, come detto, per le aziende medio-piccole.



Percentuale dipendenti in CIG sul totale - Settore Segnalamento e Tlc



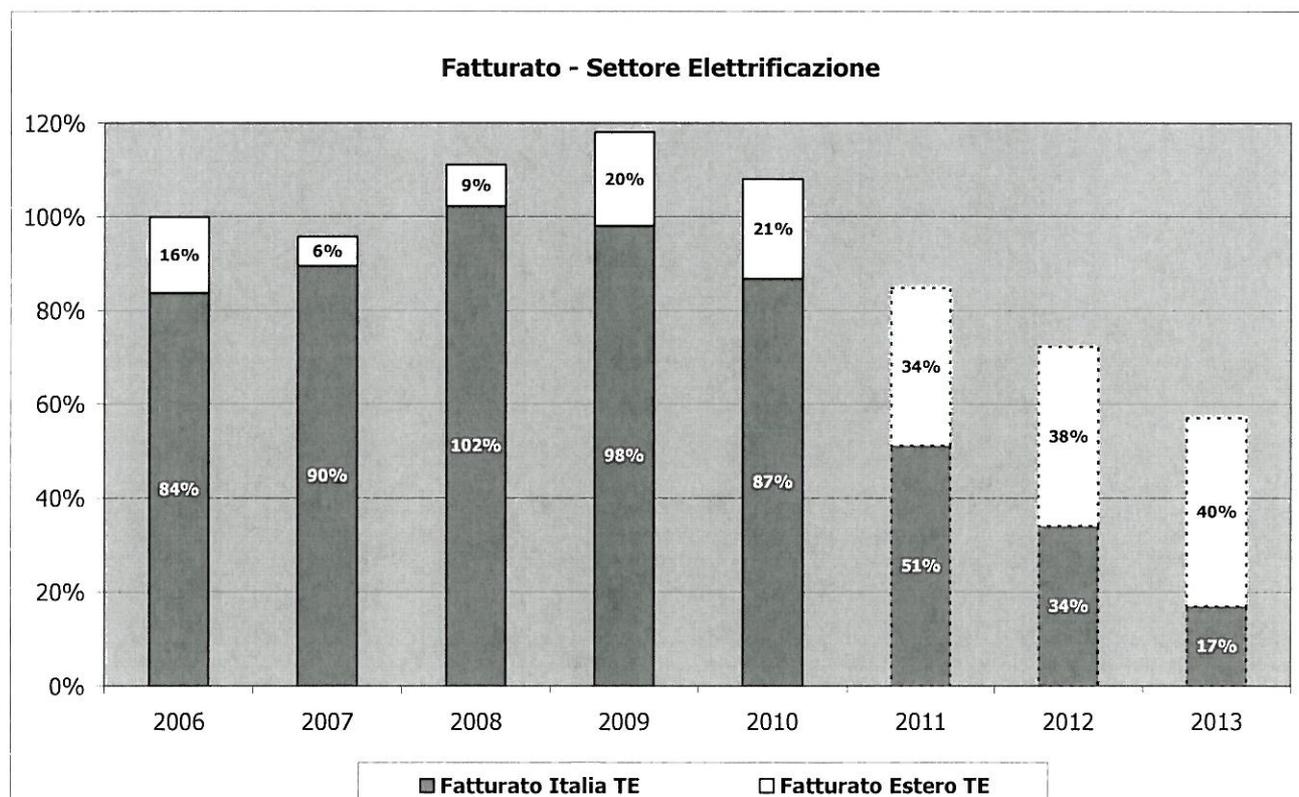
Analisi dei singoli comparti - Elettrificazione

Fatturato e ordini

Per il comparto dell'elettrificazione, il fatturato Italia ha registrato un aumento (rispetto al 2006, +6% nel 2007, +18% nel 2008, +14% nel 2009, +3% nel 2010), che compensa l'andamento oscillante della quota di fatturato estero (rispetto al 16% sul totale nel 2006, 6% nel 2007, 8% nel 2008, 17% nel 2009, 20% nel 2010).

Il fatturato totale è variato così, sempre rispetto al 2006, del -4% nel 2007, +11% nel 2008, +18% nel 2009, +8% nel 2010.

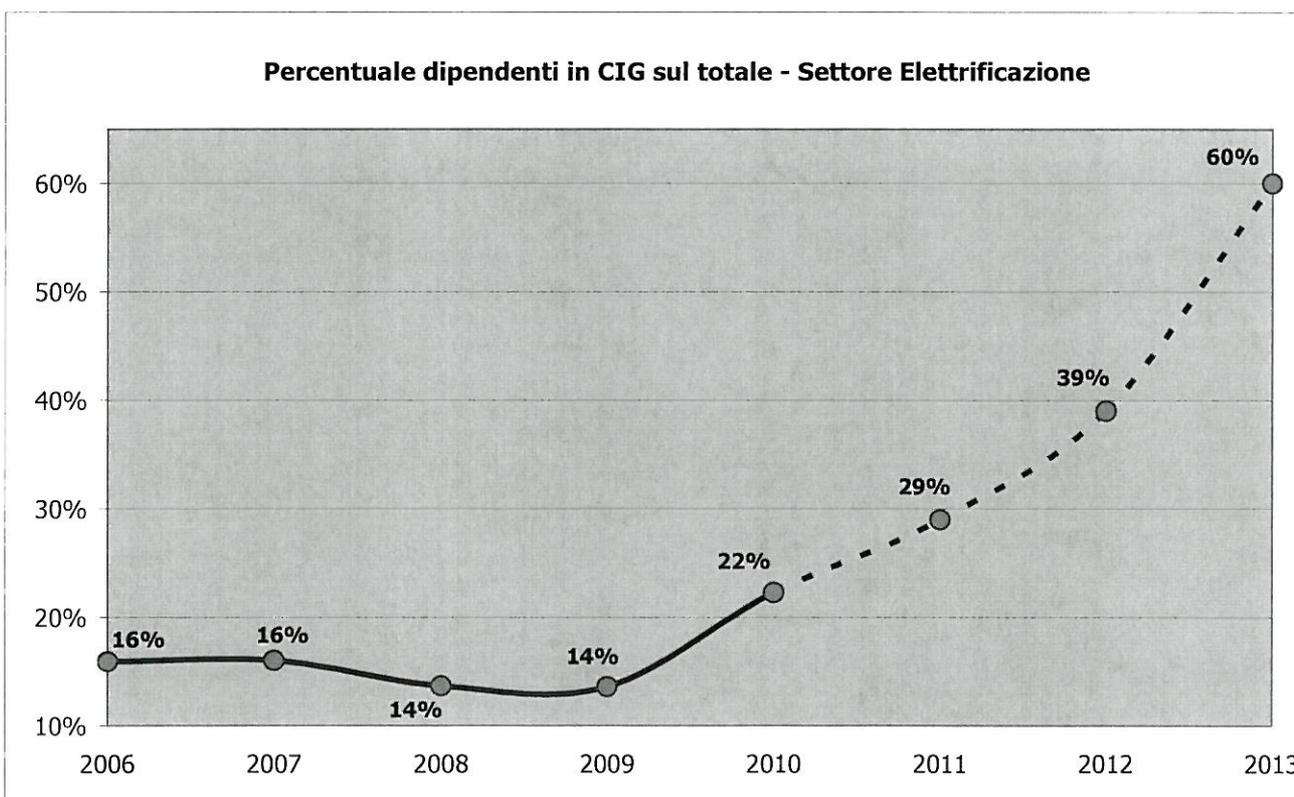
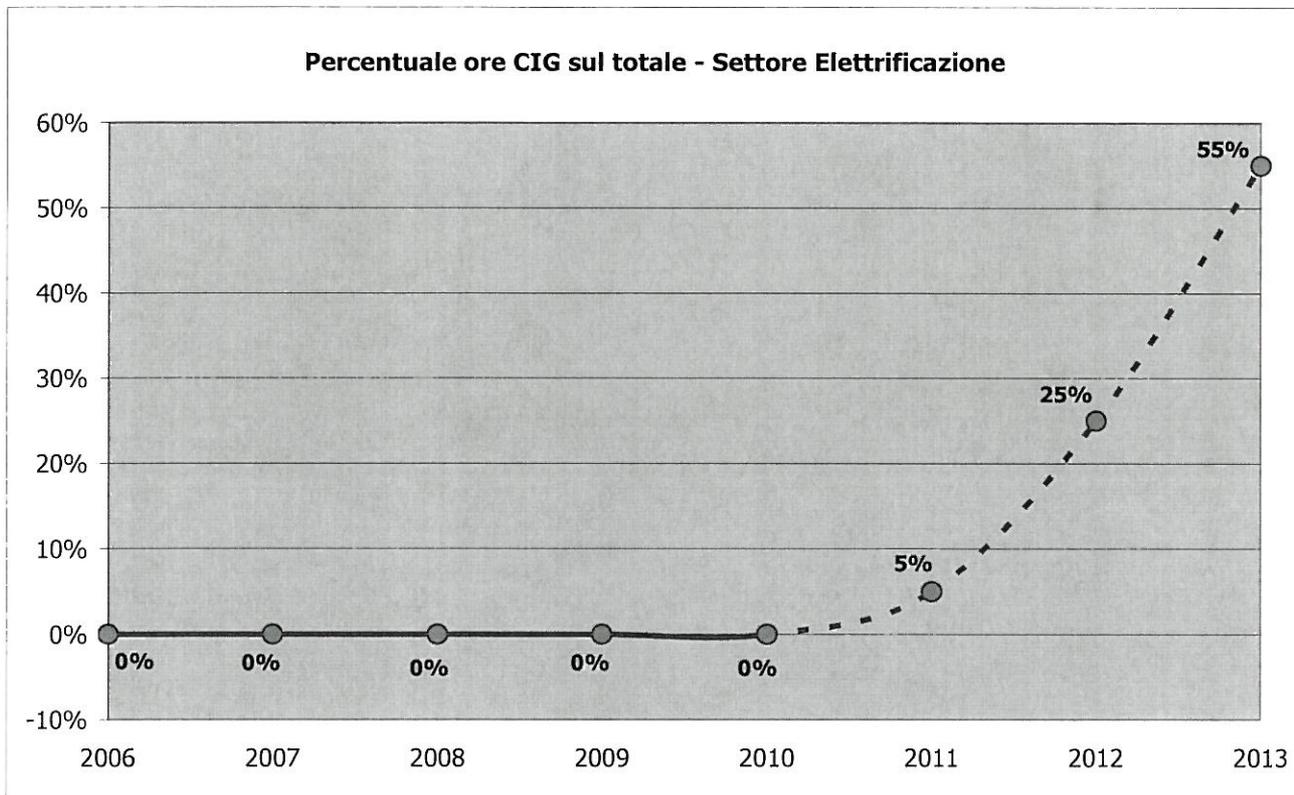
La previsione per il 2011 è di una pesantissima riduzione delle attività nel mercato interno, ulteriormente accentuata nei prossimi due anni. Malgrado una forte crescita delle attività sui mercati esteri, che si prevede raggiungano il 70 % del totale, si prevede complessivamente una progressiva riduzione del fatturato, fino a oltre il 40% a fine periodo.



Forza numerica e CIG

Mentre il totale della forza numerica ha presentato solo una limitata riduzione (rispetto al 2006, meno 3-5%), si è registrato nel complesso un aumento del ricorso alla Cassa Integrazione (nel 2010, rispetto al 2006, +13% di ore di CIG e + 40% di dipendenti coinvolti nella CIG).

Anche la previsione per il 2011 registra un ulteriore aumento del ricorso alla CIG, che diventa pesantissimo nella previsione per i prossimi due anni.



Per tutti e tre i comparti, per quanto riguarda:

Fonti degli acquisti,

Delocalizzazione,

Investimenti,

Rating finanziario e uso di servizi di factoring,

Variazioni di composizione azionaria,

Pagamenti

valgono le stesse valutazioni già esposte nell'analisi globale del settore.

Considerazioni finali

1) Il primo elemento che emerge dall'analisi è quello di 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.

2) 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.

3) 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 in ambito urbano ed extra-urbano. La spinta verso un aumento consistente del mercato ferroviario è frenato principalmente dalla scarsità di risorse pubbliche e da una politica incoerente e poco determinata.

4) Su queste potenzialità 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).

5) 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.

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 e ambientalmente favorevole 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"

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