

## Audizione alla Commissione Trasporti della Camera - 5 ottobre 2011

L'Associazione ANIE-Assifer, che raggruppa l'industria delle tecnologie ferroviarie del materiale rotabile, del segnalamento e telecomunicazioni e dell'elettrificazione, ha condotto di recente un'indagine sullo stato delle imprese, sia direttamente con i propri associati, sia attraverso uno studio condotto con il CERTET-Bocconi.

I risultati dell'indagine hanno messo in evidenza il preoccupante stato del settore, che ha già verificato una consistente riduzione del fatturato, malgrado un consistente aumento delle attività sui mercati esteri, che hanno in parte attenuato gli effetti della forte riduzione del mercato interno.

Ma si è anche messa in risalto l'ulteriore drammatica contrazione del mercato interno, prevista per l'anno in corso e per i prossimi anni, che non potrà non determinare altre più pesanti conseguenze sull'occupazione nel settore e sulla tenuta stessa delle aziende.

Su questa situazione si è incentrata la manifestazione svolta il 13 settembre presso la Sala Capitolare del Senato, che ha poi trovato eco sulla stampa (Il Sole 24 Ore, 14 settembre, Repubblica-Affari&Finanza, 26 settembre).

In allegato si possono trovare i relativi documenti di sintesi.

Crediamo opportuno esporre ora qualche breve considerazione sul settore industriale delle tecnologie ferroviarie.

1) Le valutazioni previsionali della nostra indagine erano sui piani di investimento antecedenti rispetto alle misure finanziarie di queste ultime settimane e quindi sono da mettere in conto ulteriori peggioramenti

2) Il perimetro di mercato in cui si opera

Occorre innanzi tutto precisare che il settore considera insieme le tecnologie del trasporto ferroviario a livello nazionale, con quelle destinate al trasporto ferroviario regionale e quelle del trasporto pubblico locale. Non c'è una distinzione industriale tra questi settori, che vengono quindi considerati insieme. I problemi di risorse per investimenti nel trasporto pubblico locale sono quindi parte del problema delle risorse più generale, dal materiale rotabile alle tecnologie per la sicurezza, alla

manutenzione, dato che, come è noto, per le imprese di trasporto ferroviario i proventi del traffico coprono solo una parte dei costi.

### 3) Il mercato potenziale

Contrariamente ad altri settori industriali, che soffrono di una chiara situazione di saturazione del mercato, per il ferroviario il mercato potenziale è crescente e 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. Per quanto riguarda il mercato nazionale, una rapida valutazione del mercato per il comparto del materiale rotabile, per le sole esigenze di rinnovo e di manutenzione, senza considerare ipotesi di aumento dei servizi o di svecchiamento del parco, indica un volume di mercato dai 2 ai 3 miliardi annui. Anche per le tecnologie dell'infrastruttura l'entità è simile.

### 4) Le attività all'estero

L'industria del settore ha saputo ritagliarsi in questi anni un ruolo non trascurabile sui mercati esteri, con alcune punte di eccellenza; citiamo in particolare i nuovi sistemi di segnalamento e i sistemi di metropolitana automatica.

5) Altri Paesi europei stanno utilizzando il settore ferroviario per puntarvi con consistenti risorse in funzione anticongiunturale. Citiamo i casi della Francia e della Germania, che hanno concluso accordi -quadro con l'industria nazionale per svariati miliardi di Euro.

Siamo quindi convinti che esistano le condizioni di mercato per un consistente rilancio del settore, che può ancora dare molto, se è posto in condizione di farlo

Il rilancio industriale non può prescindere dal privilegiare una ripresa degli investimenti nel trasporto ferroviario, che nell'attuale situazione economica devono essere prevalentemente indirizzati agli interventi tecnologici sulle linee ed all'acquisto di nuovi rotabili

Le stesse attività all'estero hanno bisogno di essere supportate da un mercato interno significativo, che ne costituisca anche la fonte di referenziamento dei sistemi. Nel ferroviario non si può vivere di solo export.

Da queste considerazioni, devono a nostro parere 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.

La nostra indagine ha anche consentito di trarne delle proposte operative 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, come hanno fatto altri Paesi per uscire da un periodo di crisi che rischia di prolungarsi con effetti disastrosi sul tessuto industriale e sull'occupazione.

Si tratta d'altra parte, come risulta evidente, non di ipotizzare misure di sostegno al solo settore industriale, ma piuttosto di non far mancare risorse vitali e dal potenziale effetto trainante a tutto il sistema dei trasporti ferroviari e pubblico locale, che vive in questo momento una situazione difficoltà generalizzata. In gioco non sono quindi i 14-15 mila occupati nelle nostre associate, che diventano

28-30 mila con l'indotto, ma questi si vanno ad aggiungere alle decine di migliaia delle imprese ferroviarie nazionali e regionali, del TPL. In gioco c'è quindi una larga parte di occupati del Paese e dei servizi forniti ai nostri cittadini.

Il taglio drastico delle risorse metterà quindi in ginocchio l'intero sistema e di conseguenza anche il comparto industriale .

Un articolo di stampa, dianzi citato, evocava il rischio che si perda l'ultimo treno. Questa immagine rende bene l'idea della situazione. E' ancora possibile fare qualcosa, ma occorre farlo, non ci saranno altre occasioni.

Pur convenendo allora che a prima vista, nell'attuale situazione finanziaria del nostro Paese, quanto proposto possa apparire come il libro dei sogni, è nostra convinzione che sarebbe già un passo avanti concludere che questo è quanto si dovrebbe pianificare e quindi, pur con tutte le gradualità del caso, qualcosa in questa direzione si deve cominciare a fare, nell'ambito di una politica industriale che, forse tardi, ma meglio tardi che mai, definisca finalmente, anche in questo Paese, che qualche comparto industriale possa meritarsi, alla fine, di essere messo in condizione di sopravvivere.

Milano, 3 ottobre 2011