

# Lo speciale di Ferpress



## **ANIE-ASSIFER: rischio di crisi dell'industria ferroviaria malgrado un mercato promettente**

(FERPRESS) – Roma, 13 SET – “Siamo di fronte ad uno scenario interno preoccupante fatto di tagli agli investimenti e mancanza di una visione su quale sviluppo della avere il paese. Ed in questo quadro – dice Cesare Trevisani, vice presidente Confindustria – le nostre industrie si trovano di fronte ad uno scenario pieno di incertezze e non bastano le iniziative sui mercati esteri.”

Si sente forte in clima di incertezza nella platea del convegno organizzato da Confindustria Anie/Assifer sull'industria ferroviaria italiana nella competizione globale. Pesano le incertezze ai tagli sul trasporto pubblico locale che invece, come ha detto Guidalberto Guidi aprendo i lavori di fronte a decine di imprenditori del settore: “dovrebbe essere uno dei settori di investimento di un paese che punta sul rinnovamento delle reti (dalle TLC, all'energia ai trasporti su ferro”.

L'industria italiana del settore rappresentata esprime da sempre un'eccellenza nel panorama manifatturiero nazionale. Negli ultimi anni essa ha saputo rispondere con prontezza alla debolezza degli investimenti infrastrutturali programmati sul nostro territorio, accelerando la propria vocazione internazionale.

I risultati conseguiti oltreconfine possono però compensare solo in parte la difficile situazione congiunturale che si sta verificando sul fronte interno e per la quale si prevede un'ulteriore contrazione sia nell'anno in corso sia nei prossimi due anni: alla forte riduzione del fatturato corrispondono un aumento del ricorso alla cassa integrazione e altre misure di contenimento dei costi.

Su questi temi si sono confrontati oggi i principali attori del settore industriale in questione, prendendo spunto innanzitutto da un'Indagine conoscitiva di scenario realizzata da Anie/Assifer all'interno della base associativa, con l'obiettivo di analizzare struttura e tendenze di comparto, focalizzando l'attenzione soprattutto sulle potenzialità inespresse del mercato.

A questa indagine si affianca lo Studio di approfondimento dedicato alle dinamiche della filiera ferroviaria italiana nella competizione globale realizzato da Anie/Assifer in collaborazione con il Gruppo CLAS, con la supervisione scientifica del Prof. Lanfranco Senn Direttore del Certet-Bocconi.

Per punti tutti gli elementi dell'indagine presentata.

### **1. L'Indagine conoscitiva di scenario**

L'analisi ha raccolto i contributi di un campione significativo di aziende del settore associate e non ad Anie, 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).

I tre settori rappresentati da **Anie/Assifer** nell'insieme sviluppano un **fatturato** di circa **3,6 miliardi di Euro**, con un numero di **dipendenti diretti** di oltre **14.000 unità**, per un **totale di occupati**, compreso l'**indotto**, valutabile in circa **30.000 unità**.

Nel complesso dei tre settori delle tecnologie ferroviarie, il **fatturato italiano** ha registrato una **riduzione** costante e significativa rispetto al **2006**: **-9%** nel 2007, **-5%** nel 2008, **-14%** nel 2009, **-23%** nel 2010. Risulta **aumentare**, specialmente negli ultimi due anni, il **fatturato estero** (sempre rispetto al 2006): **+7%** nel 2007, **-11%** nel 2008, **+5%** nel 2009, **+19%** nel 2010. Il fatturato totale si è ridotto comunque sempre rispetto al 2006: **-5%** nel 2007, **-6%** nel 2008, **-10%** nel 2009 e **-14%** nel 2010. La **previsione** delle aziende per l'anno in corso e per i prossimi due anni è di un'**ulteriore riduzione** del **mercato interno**, solo in parte bilanciata dall'aumento delle attività all'estero, determinando quindi una riduzione del fatturato complessivo.

Dal punto di vista **occupazionale**, mentre il totale della forza numerica ha presentato solo limitate riduzioni, connesse in particolare alla crisi societaria di alcune aziende del materiale rotabile, nel 2010 si è registrato nel complesso un forte **aumento** del ricorso alla **Cassa Integrazione Guadagni** 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 diffusamente l'intero settore.

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 Guadagni, che testimoniano la forte crisi del settore, vanno aggiunti la drastica riduzione degli occupati a tempo determinato e del lavoro decentrato.

## **2. Lo Studio di approfondimento**

Contrariamente ad altri settori industriali, che soffrono di una chiara situazione di saturazione del mercato, il **mercato potenziale** sia in termini di materiale rotabile (treni), sia di tecnologie dell'infrastruttura (segnalamento, elettrificazione) è **crescente** e il fabbisogno rilevante, come testimonia l'affermarsi dei nuovi servizi Alta Velocità 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 non sufficiente 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**.

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 di risorse pubbliche.

Sulle potenzialità di sviluppo del settore hanno invece fatto leva le azioni dei più importanti Paesi europei (soprattutto **Francia**, ma anche **Germania**, **Spagna** e **Svizzera**), che hanno effettuato forti investimenti nel ferroviario e nel trasporto urbano. Nel settore del materiale rotabile ferroviario, Francia e 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 vede un forte ritardo nel rinnovamento del parco, esigenza ampiamente avvertita, né la dotazione necessaria per effettuare il servizio, ad esempio 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.

### **3. Le proposte di Confindustria Anie/Assifer**

*“Da questo insieme di considerazioni e dalle indagini condotte, siamo convinti debbano scaturire per il Sistema Paese alcuni obiettivi precisi inerenti al settore ferroviario – ha dichiarato **Luigi Morisi** presidente di Assifer/Anie – ”In primo luogo 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”. “Inoltre – ha proseguito il presidente **Morisi** – bisogna salvaguardare opportunamente il contenuto industriale delle commesse nel mercato nazionale, evitando di disperdere produzioni di eccellenza. Infine, va favorita la riconversione di quelle parti del sistema produttivo che non corrispondono più alle esigenze di sviluppo.”*

In tale ottica **Confindustria Anie/Assifer** ha avanzato alcune proposte. Sul piano del mercato, Confindustria Anie/Assifer auspica l’adozione di un piano di rinnovo/potenziamento del materiale rotabile, di cui è nota l’urgenza, per soddisfare le esigenze di mobilità nell’ambito dei servizi regionali e urbani. Sul fronte fiscale l’Associazione auspica una defiscalizzazione del costo del lavoro e sarebbe favorevole a una serie di finanziamenti agevolati per le aziende del settore nel campo dell’accesso al credito. Da ultimo, per quanto riguarda l’*export*, l’Associazione sottolinea l’opportunità di un più incisivo sostegno come Sistema Paese a politiche di filiera e di un maggiore supporto politico-economico a logiche di presenza integrata sui mercati esteri.

*“Queste misure, se adottate in modo coordinato, rappresenterebbero non solo l’auspicabile sostegno a un settore potenzialmente trainante – ha detto al termine del suo intervento **Guidalberto Guidi** – ma potrebbero avere anche un forte effetto anticiclico in senso più generale, per uscire da un periodo di crisi che rischia di prolungarsi con effetti disastrosi sul tessuto industriale e sull’occupazione”.*

*“L’efficienza del sistema infrastrutturale, in cui occupa un ruolo di primo piano il sistema dei trasporti ferroviari, è il prerequisito per il rilancio dell’economia e perché il mondo produttivo possa dispiegare compiutamente le proprie potenzialità”. Non dimentichiamo – ha poi concluso – che ogni euro investito nel sistema ferroviario ha un effetto moltiplicatore pari a dieci a favore dello sviluppo”.*

*TUTTE LE RELAZIONI PRESENTATE si possono scaricare dal sito di [Ferpress.it](http://Ferpress.it)*

#### *Intervento Lanfranco Senn*



**Gruppo CLAS**

**LA FILIERA FERROVIARIA NELLA  
COMPETIZIONE GLOBALE**

Lanfranco Senn,  
Dario Musolino,  
Tatiana Cini

Senato della Repubblica,  
Sala Capitolare Biblioteca della Minerva,  
Roma - 13 Settembre 2011

Intervento Morisi



Intervento Madonna



Intervento Massaro



## Intervento Stopiglia



### **ANIE-ASSIFER: tavola rotonda sul comparto ferroviario. La scarsità di risorse condiziona il futuro del TPL**

(FERPRESS) – Roma, 13 SET – Il settore ferroviario e dei trasporti pubblici è stato al centro di un convegno, svoltosi oggi a Roma, organizzato da ANIE e ASSIFER presso la sala di Santa Maria Sopra Minerva. Per l'occasione è stato presentato uno studio sull'industria ferroviaria italiana nella competizione globale.

Michele Elia, amministratore delegato di RFI, intervenendo al convegno, ha sottolineato il notevole ammodernamento della rete ferroviaria italiana, avvenuto negli ultimi 10 anni, sia dal punto di vista organizzativo che tecnologico, parallelamente al miglioramento del conto economico della società pubblica. Allo stato attuale RFI sta infatti effettuando interventi per migliorare la capacità dei nodi, oltre che interventi tecnologici di velocizzazione e incrementi prestazionali del traffico merci.

“Questo impegno del gruppo FS – ha sottolineato Elia- ha consentito alle imprese italiane di sviluppare sistemi innovativi nella gestione della circolazione e sulla sicurezza”. Attualmente RFI, che ancora deve sottoscrivere il nuovo Contratto di Programma, sta portando avanti il raddoppio della Treviglio–Brescia, il progetto del Terzo Valico e il potenziamento del Brennero. “Sulla linea Torino-Padova – ha concluso l'amministratore di RFI – rifaremo tutta la tecnologia per adeguarla all'Alta Velocità per un valore di 500 milioni di euro”.

All'intervento di Elia è succeduto quello di Giuseppe Biesuz, amministratore delegato Trenord che ha sottolineato la complessità gestionale del servizio ferroviario nella regione Lombardia e le necessità di grandi investimenti per portare l'utilizzo del treno ad una quota europea (nel continente la quota di mercato del ferro è del 30 per cento mentre in Italia è solo del 12 per cento) .

“L'impegno di Trenord prevede entro il 2015 investimenti in materiale rotabile per 500 milioni e in tecnologie per 400 milioni e questo dimostra – ha evidenziato Biesuz- come il mercato italiano sia estremamente interessante per l'industria ferroviaria ma l'industria nazionale deve fare degli sforzi per ottimizzare se stessa”.

Il dibattito è proseguito con l'intervento di Carlo Tosti amministratore delegato di ATAC che ha illustrato i risultati, approvati proprio in mattinata dal CdA, della semestrale della municipalizzata romana che, come è noto si è trovata ad avere un'esposizione di circa 700 milioni di euro per via delle passate gestioni. Successivamente si è soffermato sugli impegni che ha ATAC nel settore metro ferroviario: circa 300 milioni di euro ripartiti tra materiale rotabile della Roma-Viterbo,

revamping dei treni delle metro A e B, gara per 15 nuovi treni destinati alla metro B oltre alla riqualificazione di stazioni e potenziamento dell'armamento.

Nel concludere Tosti ha toccato il tema relativo alla grande incognita della rinegoziazione dei Contratti di Servizio cosa che potrebbe portare alla rimodulazione del piano industriale recentemente approvato.

Marcello Panettoni, presidente di ASSTRA, nel suo intervento ha sottolineato come in questi ultimi tempi si sia registrato un aumento del 5 per cento del TPL nelle grandi città a fronte di un minor utilizzo dell'auto privata . Se questo avviene – ha evidenziato – per via della crisi si deve cogliere questa situazione e fare in modo che, con opportuni investimenti, si potenzi il trasporto collettivo. E parlando delle reti ferroviarie locali, che pur non sono realtà marginali, ha ricordato che il materiale rotabile ha un'età media di 35 anni. Panettoni si è detto infine preoccupato del fatto che le risorse, peraltro scarse, saranno suddivise tra il settore dell'autotrasporto e quello ferroviario a dimostrazione della mancanza, nel nostro Paese, di una progettualità industriale per un settore come quello del TPL che, se realmente efficiente, avrebbe ripercussioni sulla ricchezza del Paese tutto.

A concludere la tavola rotonda è intervenuto Alfredo Peri, presidente di Federmobilità che ha definito la manovra di questi giorni "lapidaria" per il settore. In particolare Peri si è soffermato sui grandi investimenti fatti da RFI sul territorio dell'Emilia Romagna, regione di cui egli è assessore ai Trasporti, ma, evidenziando che la possibilità di intrecciare i servizi ferroviari con quelli su gomma, garantendo un'alta affidabilità per il servizio di trasporto, è fortemente messa in discussione dal quadro finanziario che si sta prospettando. "Il solo pensare di mettere a gara il servizio ferroviario regionale – ha concluso Peri – è impossibile in quanto non si conoscono le risorse economiche a disposizione".

 Print  PDF

Pubblicato da LG il giorno 13/9/2011 alle ore 16:18

## **Riuscirà l'Italia a perdere anche l'industria ferroviaria? L'allarme ANIE-ASSIFER**

(FERPRESS) – Roma, 14 SET – Riuscirà il nostro Paese a perdere anche l'industria ferroviaria, nonostante i suoi livelli d'eccellenza e la sua competitività sui mercati esteri? La domanda sorge spontanea dopo l'allarme lanciato da Anie-Assifer e i dati e le cifre dell'andamento del settore mostrate nel corso del convegno "[L'industria ferroviaria italiana nella competizione globale](#)", tenutosi ieri a Roma.

La domanda non è retorica. Con la decisione della Fiat di chiudere lo stabilimento Irisbus, l'Italia perde l'ultima fabbrica di autobus sul territorio nazionale. Un deserto produttivo determinato dal fatto che non c'è un mercato interno sufficiente a sostenere la domanda, nonostante l'Italia abbia un parco circolante di autobus tra i più vecchi d'Europa e, quindi, vi sarebbe al contrario l'esigenza di investire fortemente in nuovi mezzi. Una situazione paradossale, che rischia di ripetersi nel mercato ferroviario.

Le cifre presentate al convegno sono eloquenti. Lo studio di Anie-Assifer spiega che le 220 imprese operanti nel settore rappresentano una produzione dal valore globale di 3,6 miliardi di euro, contano 14mila dipendenti diretti e circa 28-30 mila occupati nell'indotto. Negli ultimi anni, grazie anche alla produzione di sistemi innovativi trainati dagli investimenti di RFI (rete alta velocità, tecnologie di segnalamento e controllo circolazione), le industrie hanno sviluppato una forte competitività sul mercato estero, dove hanno raccolto significativi successi (nel segnalamento, il fatturato è aumentato del 280 per cento, passando da una quota irrilevante del 6 per cento ad oltre il 20 per cento).

A giustificare le preoccupazioni, sono le prospettive del mercato interno: l'indagine di Anie-Assifer in collaborazione con Certet-Università Bocconi prevede, per il 2013, un fatturato in calo del 35 per cento. Nel totale, il fatturato – sempre nel 2013 – scende al 24 per cento, grazie all'andamento del mercato estero, che fa invece registrare una crescita del 15 per cento. Da aggiungere che l'indagine è stata condotta solo alcuni mesi fa, ma – dopo i provvedimenti dell'ultima manovra – è facile prevedere che le prospettive siano destinate a peggiorare.

L'allarme lanciato da Assifer e dai rappresentanti confindustriali nel corso del convegno è stato esplicito: senza sviluppo del mercato interno, le imprese non potranno reggere ancora a lungo la competizione nel mercato globale. Come nella Formula uno, l'innovazione consente un vantaggio temporaneo, che i concorrenti si affrettano a colmare: per reggere la concorrenza, occorre continuare ad investire, con volumi di produzione adeguati che il solo mercato estero non può garantire.

Tutti gli interventi del convegno hanno rilevato il paradosso (addirittura inquietante) di un settore che rischia la crisi, mentre cresce sempre più la necessità (e l'interesse) del Paese ad investire nel trasporto pubblico locale. Marcello Panettoni, presidente di ASSTRA (l'associazione che riunisce le aziende di trasporto pubblico locale e le ex ferrovie concesse), ha sottolineato la contraddizione che, nonostante le deficienze del settore (nelle ferrovie locali, la vita media delle locomotive è di 62 anni, 33 quella degli elettrotreni), in quest'ultimo periodo l'incremento medio dei passeggeri nelle grandi città italiane è stato superiore al 5 per cento. Al trasporto pubblico locale si rivolgono ogni anno 200 milioni di passeggeri, destinati costantemente ad aumentare anche per gli effetti della crisi economica che spinge all'abbandono del mezzo privato. Ma gli enti locali e le aziende sono posti nell'impossibilità di dare risposte alle esigenze, per la continua diminuzione delle risorse messe a disposizione e, soprattutto, per la mancanza di una programmazione capace di proiettarsi negli anni.

Alfredo Peri, presidente di Federmobilità, ha illustrato le difficoltà degli amministratori locali, alle prese con il continuo taglio delle risorse destinate al trasporto pubblico locale: complessivamente, al settore mancano 1,5 miliardi di euro. Gli ultimi provvedimenti della manovra rischiano di creare una situazione insostenibile: le regioni aspettano ancora che vengano effettivamente stanziati i fondi dell'accordo stipulato con il governo nel 2010 (circa 400 milioni di euro), ulteriori tagli renderanno impossibile non solo nuovi investimenti o interventi di razionalizzazione e rilancio delle aziende, ma anche la possibilità di onorare i contratti di servizio con Trenitalia per il trasporto ferroviario regionale.

Con effetti a cascata: Trenitalia non potrà più garantire la realizzazione del piano di investimenti per il materiale rotabile, l'industria ferroviaria dovrà aumentare il già elevato ricorso alla cassa integrazione, lo Stato spenderà alla fine per fini assistenziali soldi che invece potrebbe investire per lo sviluppo. Un cane che si morde la coda, con danni per i cittadini e per gli utenti, ma anche per un settore industriale come quello ferroviario che potrebbe invece costituire un elemento di punta del nostro Paese.

 [Print](#)  [PDF](#)

Publicato da AD il giorno 14/9/2011 alle ore 16:24