



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO

Il ferrotranviario in Piemonte: una sintesi sulle dinamiche del settore e i risultati di un'indagine conoscitiva

**A cura di Barbara Barazza, Alberta Coccimiglio e Silvia Depaoli del Settore
Studi, Statistica e Documentazione della Camera di commercio di Torino;
Guido Bagnoli, Andrea Lettieri, Stefania Pissia (*)**

(maggio 2014)

(*) si ringrazia per la collaborazione Linda Negro del CeiPiemonte.

INDICE

pag.

1	INTRODUZIONE.....	4
2	LE IMPRESE.....	4
3	IL COMMERCIO CON L'ESTERO.....	5
4	INDAGINE CAMPIONARIA SULLE IMPRESE DEL SETTORE FERROTRANVIARIO IN PIEMONTE.....	10
4.1	<i>SETTORI DI SBOCCO.....</i>	<i>10</i>
4.2	<i>LE CARATTERISTICHE DELLE IMPRESE DEL CAMPIONE.....</i>	<i>11</i>
4.2.1	Imprese e anno di inizio dell'attività.....	11
4.2.2	Appartenenza a un gruppo.....	12
4.2.3	Addetti.....	12
4.2.4	Fatturato.....	12
4.2.5	Settori di attività delle imprese.....	13
4.2.6	Andamento aziendale e previsioni.....	14
4.2.7	Fatturato specifico del ferrotranviario.....	16
4.3	<i>MERCATI DI RIFERIMENTO E INTERNAZIONALIZZAZIONE.....</i>	<i>18</i>
4.3.1	La ripartizione del fatturato.....	19
4.3.2	I mercati esteri.....	22
4.3.3	Le strategie d'internazionalizzazione.....	22
4.3.4	Partecipazione a gare d'appalto	
4.4	<i>LIVELLO TECNOLOGICO E QUALITA'.....</i>	<i>22</i>
4.5	<i>ESIGENZE DI SUPPORTO E SERVIZI PER LE IMPRESE.....</i>	<i>25</i>

1. INTRODUZIONE

L'indagine sul ferrotranviario in Piemonte è stata avviata a gennaio 2014 con l'obiettivo di comprendere l'evoluzione del settore nel corso dell'ultimo decennio; già nel 2004 era stata infatti realizzata dal Settore Studi della Camera di commercio di Torino un'analoga ricerca, nella quale si evidenziava come, nel settore in esame, si stava avviando a conclusione un lungo processo di selezione di aziende e di concentrazione a livello internazionale, con il venir meno di molte realtà nazionali indipendenti e il consolidamento della presenza dei gruppi multinazionali.

Nell'analisi emergeva che erano rimaste sul mercato e si erano rafforzate nel tempo le imprese in grado di competere sulla base della capacità tecnologica, finanziaria ed organizzativa, mentre la piccola dimensione imprenditoriale restava attiva nelle attività di riparazione e manutenzione o come subfornitrice per i grandi gruppi.

Tale processo ha compiuto il suo corso e tra le imprese produttrici nel settore le principali sono quelle appartenenti ad importanti gruppi internazionali (dalla francese Alstom, all'italiana Ansaldo, alla canadese Bombardier), cui si affiancano PMI, operanti soprattutto nell'area del segnalamento come fornitrici di apparati o subsistemi.

Leader di questo settore, che si presenta molto concentrato, sia dal punto di vista del mercato, sia relativamente alla produzione, si confermano in Italia: Alstom Ferroviaria, Ansaldo STS, Bombardier Transportation Italy e AnsaldoBreda.

2. LE IMPRESE

Come anche per altri settori, l'individuazione del ferrotranviario e la valutazione precisa della sua consistenza possono essere effettuati solo in misura parziale. Le attività ad esso riconducibili risultano infatti distribuite su molteplici attività economiche individuate dalla classificazione Istat, e talvolta non isolabili da quelle operanti in altri settori (ad es. automotive, meccanica, etc.).

Al Registro delle Imprese si contano 177 imprese registrate in Italia con il cod. Istat Ateco 30.2 (costruzione di locomotive e di materiale rotabile ferro-tranviario), comprensivo delle attività 30.20.01 (fabbricazione di sedili per tram, filovie e metropolitane), e 30.20.02 (Costruzione di altro materiale rotabile ferroviario, tranviario, filoviario, per metropolitane e per miniere); 12 imprese hanno sede in Piemonte, e di queste, 4 sono localizzate in provincia di Torino.

Al settore ferrotranviario sono altresì da ricondurre le attività economiche classificate con cod. Istat Ateco 33.17 (Riparazione e manutenzione di locomotive e di materiale rotabile ferrotranviario – esclusi i motori), in numero di 138 in Italia, 16 in Piemonte e 9 in provincia di Torino.

Per ricostruire un universo completo del settore ferrotranviario, a queste imprese occorrerebbe tuttavia aggiungere le attività di produzione di binari, di motori, di dispositivi elettrici di segnalazione, sicurezza e regolazione del traffico, di illuminazione, in generale i subfornitori, nonché tutte le attività di servizio collegate al settore, a cominciare dalle attività di movimentazione merci e bagagli, riparazioni, fornitura ricambi, etc..

Fra le prime venti imprese del settore "materiale rotabile e segnalamento ferrotranviario" in Italia, individuate da Databank SpA – Cerved Group, 3 sono localizzate in Piemonte: si tratta dell'Alstom Ferroviaria a Savigliano (Cn), della Magliola a Santhià (Vc), e delle Officine di Arquata '96 ad Arquata Scrivia (Al).

All'interno del settore si individuano tre principali aree d'affari:

a) materiale rotabile, comprende per la parte trainante treni di nuova concezione, locomotive elettriche, locomotive diesel per treni e da manovra, elettromotrici, automotrici da manovra e, per la parte di materiale trainato, carrozze, carri destinati ai diversi tipi di trasporto e carri portabagagli.

Comprende inoltre le attività di fornitura di parti di ricambio e di manutenzione dei mezzi; secondo le stime di Databank – Cerved Group rappresenta circa il 59% del mercato;

b) riparazione del materiale rotabile, si riferisce alla sola attività di manutenzione e riparazione (comprendente anche la decoincidentazione dei mezzi), svolta da aziende specializzate, che lavorano conto terzi. In quest'area non viene considerata l'attività svolta in proprio dalle società di gestione del servizio ferroviario presso le proprie officine (rappresenta il 32% del mercato);

c) apparati e impianti di segnalamento, è relativa agli apparati e ai sistemi per il controllo e la supervisione della circolazione dei treni. Convenzionalmente si distinguono: i sistemi di linea, i sistemi di stazione e le apparecchiature di bordo. Le tecnologie adottate per i sistemi di segnalamento sono di tre tipi: elettromeccanica tradizionale, elettronica, mista elettronica/radio, adottata dagli apparati e dai sistemi di nuova generazione (rappresenta il 9% del mercato).

Tab.1 Localizzazione e addetti di alcune delle principali imprese del settore in Italia

Aziende	Stabilimenti	Anno 2012
Alstom ferroviaria	Savigliano (CN), Sesto S.G. (MI), Colleferro (Roma), Bologna (BO), Verona (VR), Modugno (BA), Guidonia (Roma)	2.246
Ansaldo STS	Genova, Tito Scalo (PZ)	1.398
AnsaldoBreda	Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Pistoia	2.257
Bombardier Transport	Vado Ligure (SV) e Roma	785
Cima Riparazioni Ferroviarie	Bozzolo (MN)	103
CO.ME.TA.V	Torre Annunziata (NA)	51
Cooperativa Progresso	Brindisi	32
Ducati Energia	Bologna	228
ECM	Serravalle Pistoiese (PT), Genova, Roma	174
Eredi Giuseppe Mercuri	Napoli	83
Ferrosud	Matera	96
GE Transportation Systems	Firenze	245
Gemmo	Roma, Milano, Arcugnano (VI)	436
Keller Elettromeccanica	Villacidro (CA) e Carini (PA)	492
Magliola Antonio & Figli	Santhià (VC)	147
Mer Mec	Monopoli (BA)	277
O.M.S. Ferroviaria	Poppi (AR)	34
Off. Di Arquata '96	Arquata Scrivia (AL)	28
Off. Ferroviarie Veronesi	Verona, Castelfranco Veneto (TV)	193
Siemens	Milano	2.779
Sirti	Milano, Genova	3.964
Site	Bologna	1.112

Fonte: Databank - Cerved Group

A livello geografico, le regioni in cui hanno sede la maggior parte degli operatori sono Campania, Lazio e Piemonte.

Negli ultimi anni anche il settore ferrotranviario in Italia ha risentito dei venti della crisi, che ha condizionato negativamente le politiche di investimento dei committenti pubblici e privati; nel 2013 la produzione è stata stimata attestarsi a 2.310 milioni di euro, confermando la tendenza alla flessione già emersa nell'ultimo triennio. La contrazione riguarda sia la domanda interna, sia le esportazioni, anche se le previsioni per il 2014, seppur improntate alla prudenza, lasciano intravedere una timida ripresa nel settore¹.

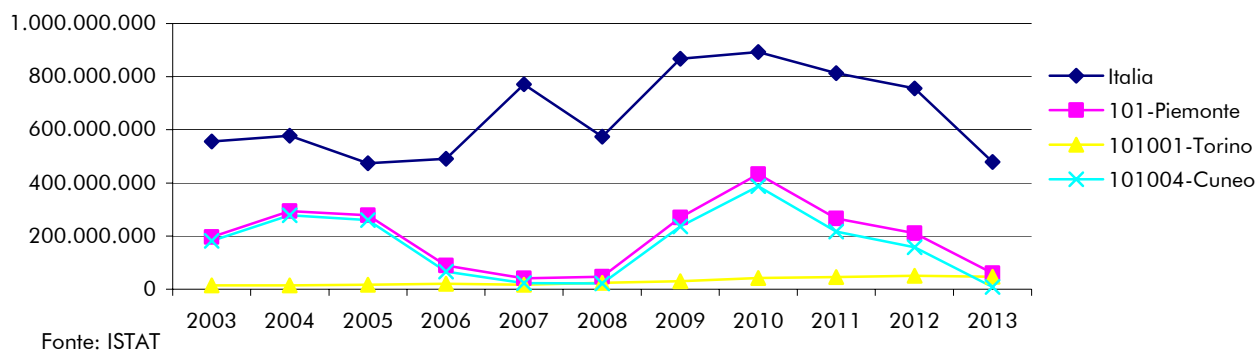
3. IL COMMERCIO CON L'ESTERO

Nel 2013 il **Piemonte** ha contribuito in misura significativa all'export italiano di locomotive e materiale rotabile, grazie al contributo delle due province "forti" in questo settore: Torino e Cuneo. Con il 13% del totale delle vendite all'estero di questo settore, il Piemonte è la terza regione

¹ Fonte: Databank – Cerved Group, Rapporto su Materiale rotabile e segnalamento ferrotranviario, dicembre 2013

esportatrice italiana, dietro alla Lombardia (il 43%) e alla Campania (il 18%). Negli ultimi anni, però, l'andamento del mercato è profondamente cambiato: nel 2011 il Piemonte soddisfaceva il 33% della domanda estera pervenuta in Italia; nel 2013 questa percentuale è calata al 13%. Prendendo in esame gli ultimi cinque anni, l'andamento regionale è stato analogo a quello nazionale: dopo una ripresa nel 2009, nel 2010 le vendite all'estero sono aumentate con un picco di 433 milioni di euro (il valore più alto dell'ultimo decennio), per poi scendere nuovamente nel 2011.

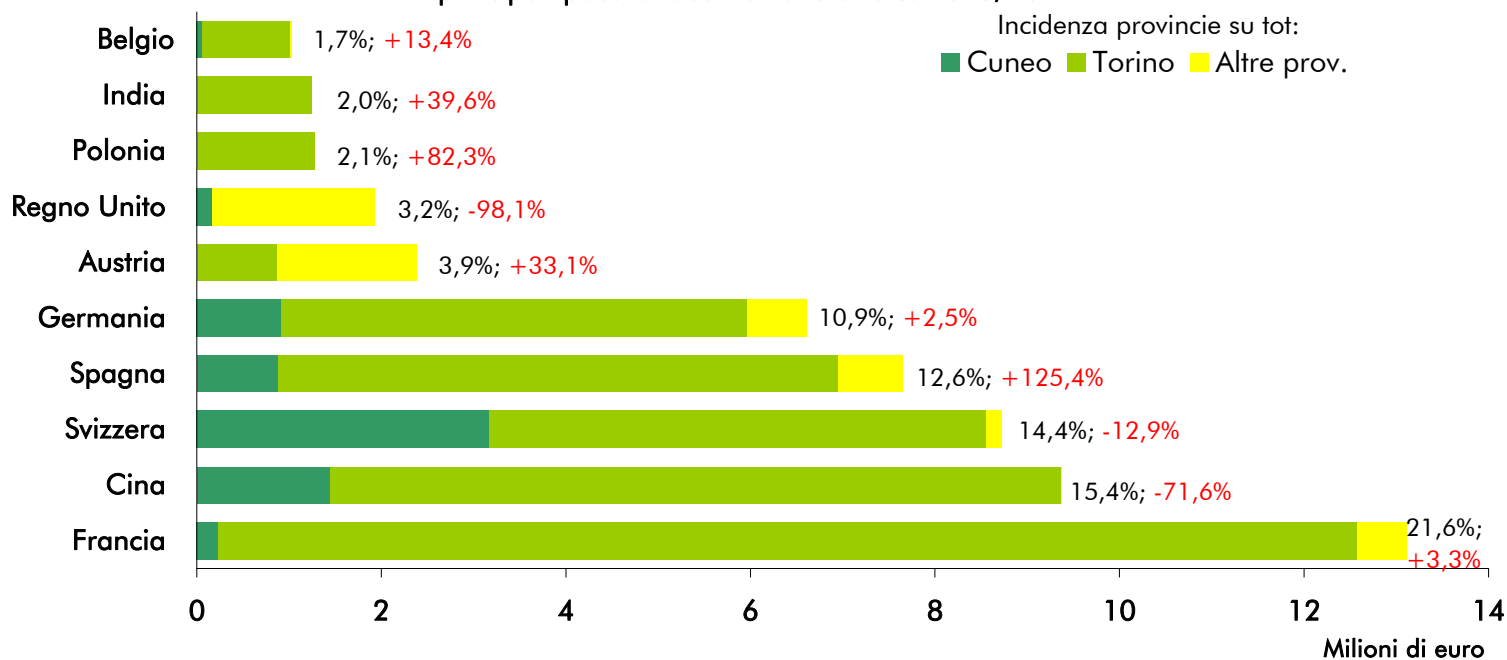
**Andamento delle esportazioni di locomotive e materiale rotabile.
Anni 2003 - 2013 (valori in euro)**



Rispetto al 2012 le esportazioni regionali hanno subito un vero e proprio crollo, anche in quei Paesi verso cui l'export si era consolidato negli anni. È il caso dell'Australia o della Finlandia, che nel 2011 detenevano rispettivamente il 40% e il 30% delle esportazioni piemontesi e che nel 2013 non arrivano ad incidere nemmeno per l'1%. Nonostante la perdita di commesse ingenti, il Piemonte ha comunque saputo rivendersi su nuovi mercati, come ad esempio l'India, la Polonia o la Spagna, o consolidare quelli già esistenti, come Francia e Germania.

Per quanto riguarda l'import, più del 60% delle importazioni proviene dalla Francia; seguono poi Germania (18%) e Polonia (7%). Dal momento che le importazioni nel 2013 sono state tre volte superiori all'export, hanno generato un saldo della bilancia commerciale sfavorevole al Piemonte pari a 120 milioni di euro.

**Le esportazioni piemontesi nel settore ferroviario:
principali paesi di destinazione e var% 2013/2012**



Fonte: Istat

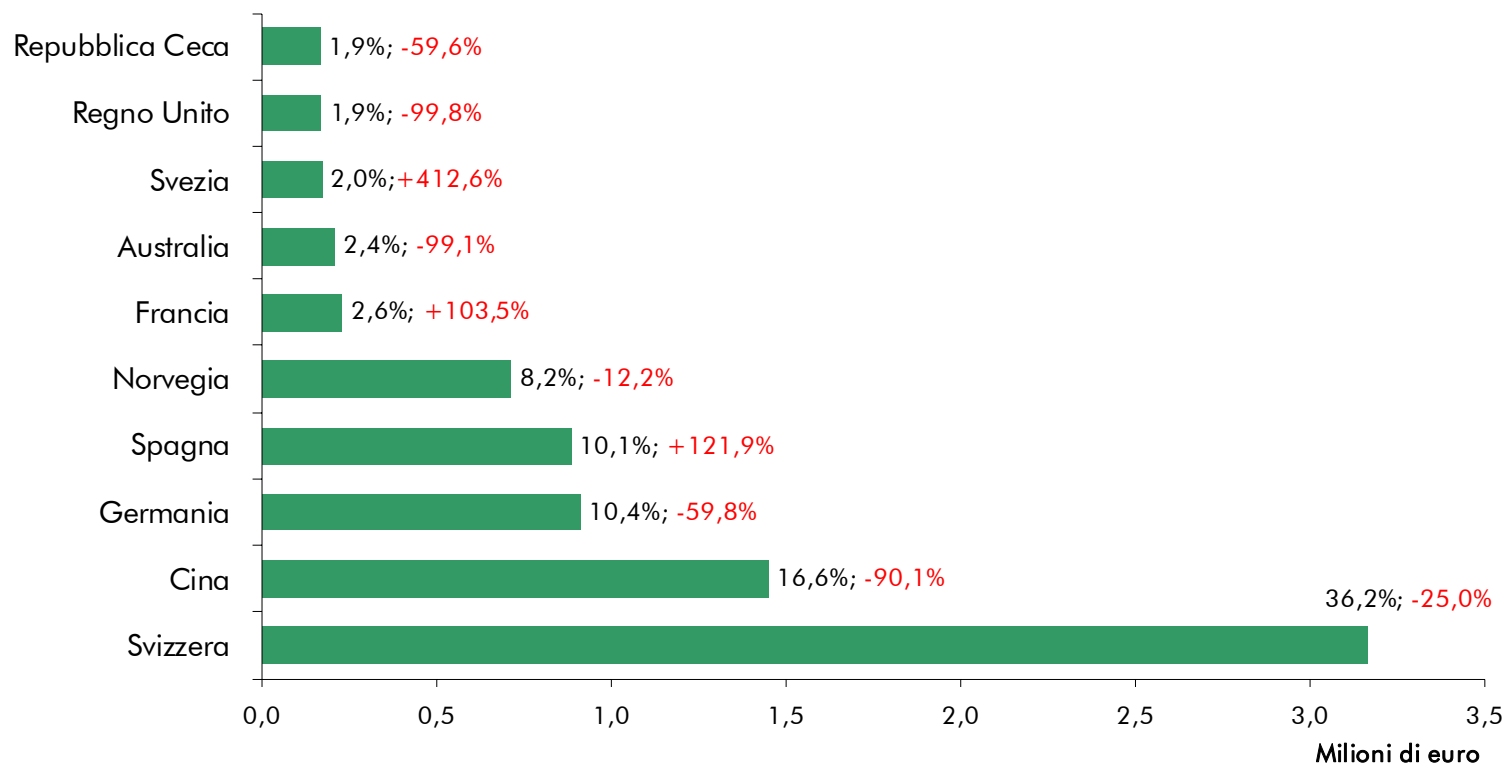
A livello provinciale, si sono riscontrati andamenti differenti per l'export del ferroviario.

Sulla **provincia di Cuneo** gli effetti della crisi del settore si sono dimostrati particolarmente duri: nel 2012, infatti, la bilancia commerciale provinciale del settore ha iniziato a peggiorare, arrivando a generare nel 2013 un saldo negativo pari a 134 milioni di euro. Basti pensare che nel 2010, anno in cui si sono registrati i migliori risultati delle esportazioni del comparto, la provincia di Cuneo rappresentava il 43% di tutte le vendite nazionali di locomotive e materiale rotabile verso l'estero e solo tre anni più tardi tale percentuale si è ridotta all'1,8%, a causa della diminuzione dell'ammontare da 157 milioni di euro a 8,7 milioni di euro.

Nel 2013 le esportazioni del settore della provincia cuneese sono calate del 94,7% rispetto all'anno precedente. Le vendite verso Australia e Finlandia, che erano due dei principali Paesi di sbocco e insieme garantivano più del 20% dell'export, hanno subito un forte ridimensionamento e quasi tutti gli altri mercati hanno accusato una significativa riduzione. Discorso inverso per la Spagna, la cui percentuale sull'export era sempre stata sotto lo 0,5%, nell'ultimo anno è diventato il quarto paese, dopo Svizzera, Cina e Germania, verso cui Cuneo esporta, per un valore delle merci pari a 884 mila euro. Pure la Francia e la Svezia, mercati prima marginali, sono entrate a far parte dei partner principali dell'export cuneese.

Anche l'import ha subito una brusca battuta d'arresto e si è fermato sui 143 milioni di euro, pari a -59,8% rispetto al 2012. La Francia resta il Paese da cui proviene la maggioranza delle merci (il 70%; -67%); Polonia e Germania si spartiscono il secondo posto con l'8,4% del mercato, ma, mentre gli acquisti dal paese polacco sono aumentati del 104% nell'ultimo anno, la Germania ha visto crescere le proprie vendite solo del 2,2%.

Le esportazioni della provincia di Cuneo nel settore ferrotranviario: principali pesi destinatari e var. % 2013/2012



Fonte: Istat

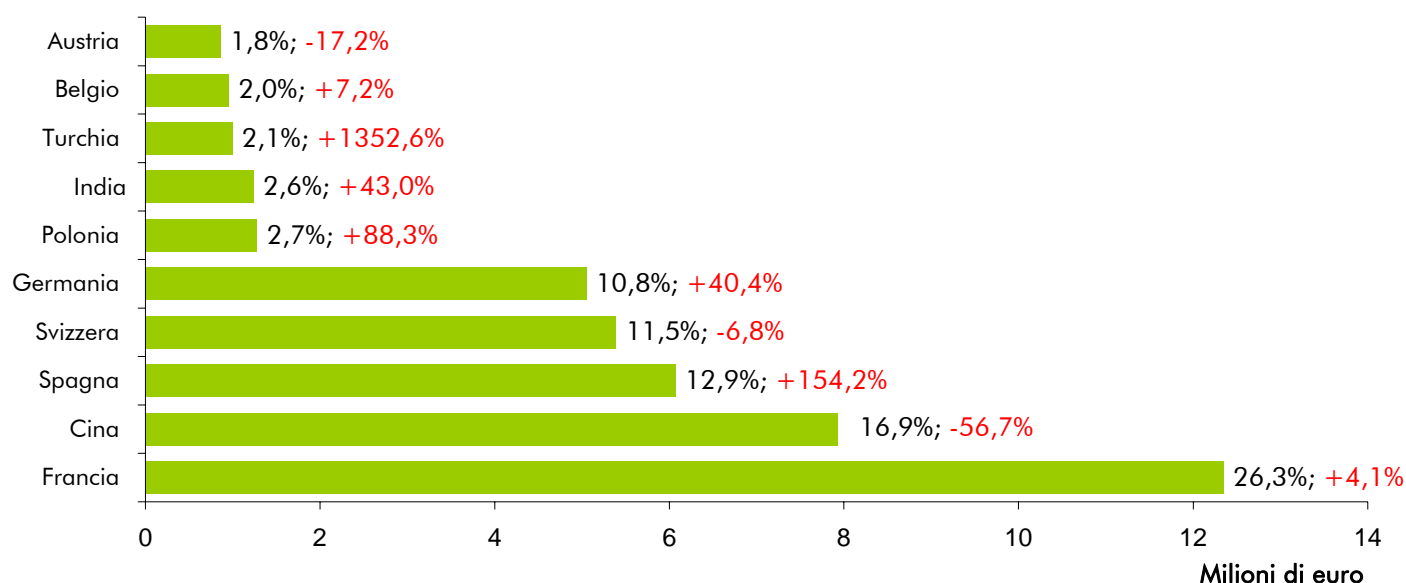
Il ruolo importante, che detiene la **provincia di Torino** nell'export di locomotive e materiale rotabile, è relativamente recente: fino a cinque anni fa la maggior parte delle esportazioni piemontesi proveniva dalla provincia di Cuneo. Nel 2013, invece, Torino ha rappresentato il 77% dell'export piemontese e il 9,8% di quello italiano.

Anche la provincia subalpina segue il trend negativo del settore e nel 2013 l'export è diminuito del 6,4% rispetto all'anno precedente. Se il confronto è però effettuato in un arco temporale più ampio, ad esempio gli ultimi cinque anni, si nota che le esportazioni del settore sono aumentate del 58,9%. Inoltre, importando meno merce di quella esportata (nel 2013 le importazioni sono scese del 13,5%), anche la bilancia commerciale si è chiusa a favore di Torino, in aumento del 21,2% rispetto al 2012.

Quasi tutti i Paesi verso cui la provincia di Torino ha esportato materiale ferroviario hanno aumentato la domanda nel corso del 2013, ad eccezione della Svizzera e della Cina, le cui commesse sono calate drasticamente da 18,2 milioni a 7,9 milioni di euro, ma che è rimasto comunque il secondo acquirente di merci torinesi.

Viceversa, sono cresciute notevolmente le vendite subalpine del settore in Turchia, che rappresenta però solo il 2% del totale dell'export del comparto, così come in Polonia, che è diventato in poco tempo il quinto paese importatore.

Le esportazioni della provincia di Torino nel settore ferroviario: principali paesi di destinazione e var. % 2013/2012



Fonte:Istat

Merita infine una menzione la **provincia di Asti**, dalla quale provengono segnali incoraggianti. Il suo peso sul totale dell'export regionale di locomotive e materiale rotabile è ancora marginale (il 5,8%, pari a 3,5 milioni di euro), ma le vendite all'estero di questo settore sono aumentate del 103% rispetto al 2012. Considerato il basso ammontare delle importazioni, la bilancia commerciale risulta positiva e in crescita del 150%. Le esportazioni sono avvenute principalmente all'interno dell'Europa: con vendite pari a 1,24 milioni di euro (il 35,2% del totale) il Regno Unito è stato il principale acquirente nel 2013, seguito dall'Austria (il 27,5% del totale), che è anche il paese in cui Asti ha effettuato la maggioranza degli acquisti, e dalla Spagna (il 19,9%).

Le esportazioni piemontesi nel settore ferroviario. Anni 2011 - 2013

	2011		2012		2013	
	import	export	import	export	import	export
Italia	530.960.217	814.040.990	615.392.937	755.146.455	669.055.371	478.740.613
Piemonte	170.366.484	265.711.352	402.398.987	210.641.910	181.480.783	60.767.513
Torino	31.483.099	45.321.483	39.802.956	50.189.427	34.410.079	47.000.375
Cuneo	136.048.285	216.946.354	359.225.310	157.167.550	143.667.955	8.734.343
Vercelli	195.011	61.469	784.933	26.433	167.023	18.599
Novara	772.372	1.319.853	513.710	821.488	746.104	944.735
Asti	61.194	1.433.733	353.862	1.733.503	64.833	3.518.720
Alessandria	1.360.876	541.666	1.689.116	698.857	2.340.597	401.192
Biella	427.067	0	0	0	0	0
Verbano-Cusio-Ossola	18.580	86.794	29.100	4.652	84.192	149.549

Fonte:Istat

4. INDAGINE CAMPIONARIA SULLE IMPRESE DEL SETTORE FERROTRANVIARIO IN PIEMONTE

Al fine di approfondire la conoscenza del settore ferroviario in Piemonte, la Camera di commercio di Torino, con la collaborazione con il Centro Estero per l'Internazionalizzazione (Ceipiemonte), ha realizzato un'indagine su un campione di imprese operative nel settore ferroviario o che, in considerazione dell'attività svolta, potrebbero essere potenzialmente interessate ad operarvi.

A tale campione di imprese è stato somministrato un questionario cartaceo nei mesi di gennaio-febbraio 2014, attraverso il quale sono state raccolte informazioni utili sulla struttura delle imprese, sul loro orientamento all'internazionalizzazione, sulla propensione alla R&S e sulle eventuali criticità del settore, segnalate dalle stesse imprese.

Vista la difficoltà di circoscrivere in maniera precisa l'universo di riferimento, le imprese da intervistare sono state reperite da tre diversi archivi:

- **Registro delle imprese:** si è proceduto all'estrapolazione delle imprese il cui codice attività è specifico per il settore ferroviario (codici ATECO 2007 *30.2- Costruzione di locomotive e di materiale rotabile ferro-tranviario* e *33.17 -Riparazione e manutenzione di locomotive e di materiale rotabile ferro-tranviario (esclusi i loro motori)*), oltre che delle aziende i cui oggetti sociali e attività contengono parole chiave, riconducibili ad attività del settore ferroviario. A questo primo blocco sono state aggiunte le imprese già individuate per l'indagine condotta annualmente dalla Camera di commercio di Torino sulla filiera autoveicolare italiana;
- Programma integrato di filiera "**Torino Piemonte Railway: the complete infrastructure and railbound vehicles supply chain**": il Ceipiemonte, con Regione Piemonte e le Camere di commercio piemontesi realizzano i Progetti Integrati di Filiera (PIF), che si concretizzano in attività di promozione all'estero, favorendo l'aggregazione tra le imprese. Per le attività del PIF ferroviario si sono candidate 65 imprese piemontesi interessate ad avviare relazioni commerciali e di fornitura con clienti internazionali del comparto ferroviario (costruttori, sistemisti, componentisti del comparto materiale rotabile, società ferroviarie) e che operano nelle sotto-filieri;
- **Fiere ed eventi** relativi al settore ferroviario: sono stati estratti i nominativi di imprese piemontesi partecipanti.

Il database in questo modo costruito, attingendo alle diverse fonti, conteneva l'anagrafica di 641 imprese, alle quali è stata richiesta la compilazione del questionario. Hanno risposto validamente 79 aziende, di cui 54 operano attualmente nel settore del ferroviario e 25 sono imprenditori sostanzialmente interessati ad operarvi.

I risultati emersi dall'elaborazione dei questionari sono qui di seguito illustrati.

4.1 SETTORI DI SBOCCO

Delle imprese che attualmente operano nel settore ferroviario, il 13% ha dichiarato che questo settore è di importanza marginale rispetto alla totalità delle loro attività, il 28% ha dichiarato che è di importanza secondaria, ma promettente e da sviluppare in futuro, e quasi il 60% ha dichiarato che questo settore è quello che garantisce loro la fonte di sostentamento primaria. Rispetto al 2005, questo dato è cresciuto notevolmente: solo il 31% del campione riteneva, infatti, cruciali le lavorazioni svolte nel settore ferroviario.

Facendo riferimento ai settori di sbocco, è necessario tenere presente che l'andamento del mercato è strettamente legato alle politiche di investimento dei principali committenti pubblici e privati. Ad oggi in Italia, la maggior parte della domanda si concentra nella branca del materiale rotabile. Dato che trova conferma anche in Piemonte, dove la maggioranza delle imprese (26) ha dichiarato

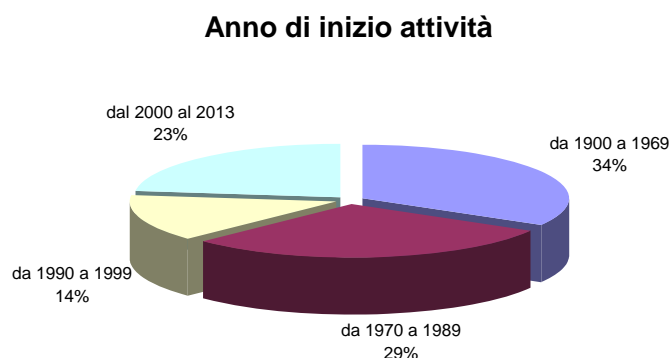
di operare in questo settore, in cui si localizzano anche attività complementari, come la costruzione e l'assemblaggio dei vagoni ferroviari, gli impianti di climatizzazione dei veicoli e il trasporto intermodale. Viceversa, svolgono l'attività di armamento ferroviario solo 3 imprese, a conferma del fatto che le commesse per montaggio, fissaggio e regolazione della via ferrata su cui corrono i treni sono in mano a poche aziende specializzate e consolidate. Come questa attività, anche le opere civili sono fortemente connesse alle decisioni degli investitori, infatti le imprese che hanno dichiarato di operare in questo settore sono solo 4.

Gli altri segmenti verso cui la maggioranza delle imprese indirizza la propria produzione sono la subfornitura (13 imprese) e il segnalamento, automazione, telefonia e radiocomunicazione (9).

4.2 LE CARATTERISTICHE DELLE IMPRESE DEL CAMPIONE

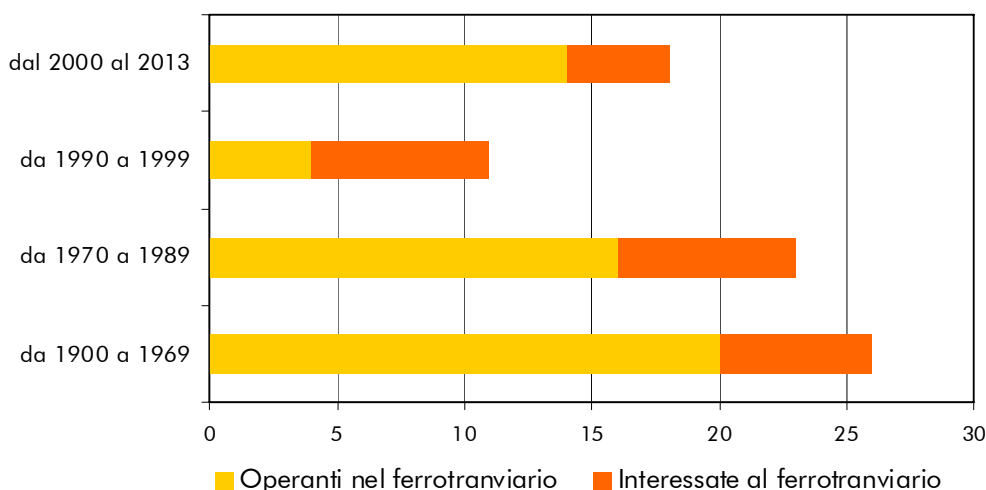
4.2.1 Imprese e anno di inizio dell'attività

Delle 79 imprese che hanno risposto validamente al questionario, il 77% ha iniziato la sua attività nel secolo scorso. Si tratta in molti casi di imprese (il 34%) che contano più di 45 anni di età; appena il 14% delle imprese del campione ha iniziato l'attività fra il 1990 e il 1999, mentre circa un quarto è rappresentato da imprese giovani che sono nate nel nuovo millennio.



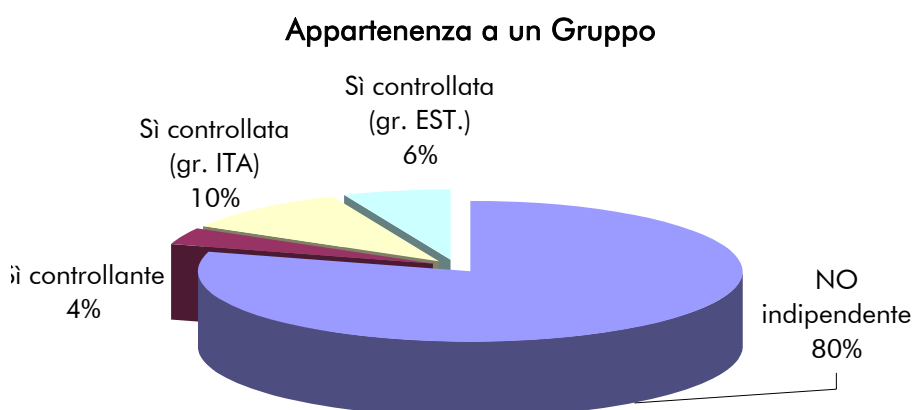
Appare maggiore la presenza di imprese che hanno avviato l'attività nel ferrotranviario dopo il 2000 nel campione delle aziende (54) già attive nel settore, rispetto al campione delle imprese potenzialmente interessate ad operarvi (il 26% contro il 17%). In quest'ultimo si riscontra anche un maggior numero di imprese che hanno avviato l'attività nell'ultimo decennio del secolo scorso (il 29% a fronte del 14% delle imprese già operanti nel ferrotranviario).

Anno di inizio attività per tipologia di imprese



4.2.2 Appartenenza a un gruppo

Le imprese si presentano generalmente come soggetti indipendenti, con l'80% del totale del campione che non fa parte di un Gruppo nazionale o internazionale; il 10% è un'impresa controllata da un Gruppo nazionale, il 6% è controllata da un Gruppo estero e solo il 4% risulta una controllante.

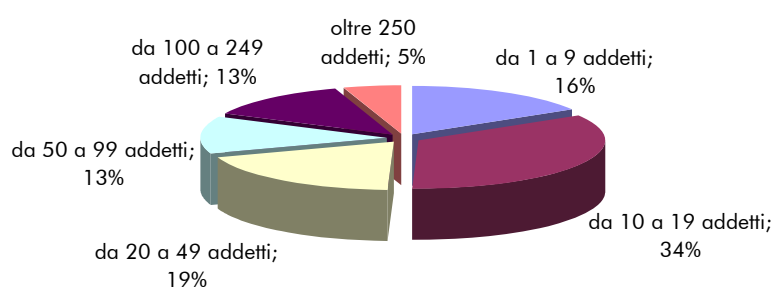


4.2.3 Addetti

Per quanto riguarda la dimensione aziendale, le imprese intervistate sono in genere di piccola dimensione, con il 69% del totale che conta un numero di addetti inferiore a 50. La parte restante è rappresentata prevalentemente da imprese di media dimensione, con solo il 5% che ha più di 250 addetti.

Questa ripartizione viene confermata anche fra le imprese interessate a intraprendere un'attività nel settore, con l'unica differenza che nessuna è di grandi dimensioni.

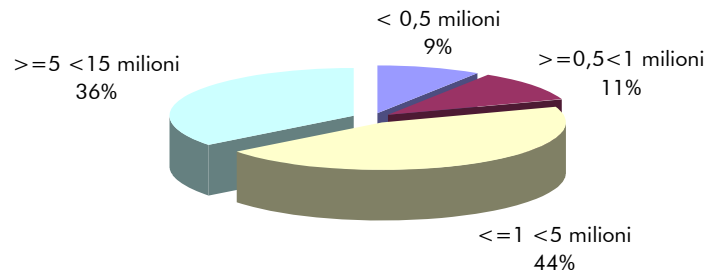
Imprese del campione per classi di addetti



4.2.4 Fatturato

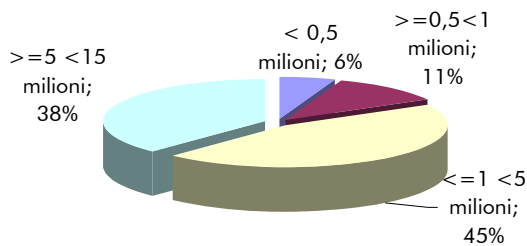
La limitata dimensione aziendale si riflette pure sul fatturato: infatti, il 20% delle imprese intervistate realizza un fatturato inferiore al milione di euro e il 65% ha un giro d'affari inferiore ai 5 milioni.

Imprese del campione per classi di fatturato

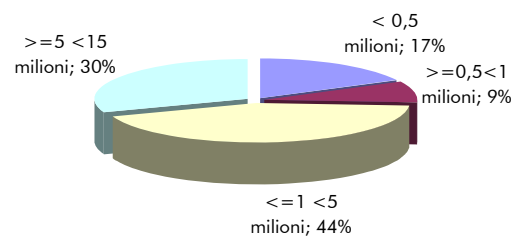


Prendendo in esame separatamente i due gruppi di imprese analizzati in questa indagine, possiamo notare che le aziende intenzionate ad operare in futuro nel ferrotranviario si caratterizzano per ricavi ancora più limitati, con ben il 17% delle imprese di questo gruppo che realizzano un fatturato inferiore ai 500 mila euro.

Fatturato delle imprese operanti nel settore



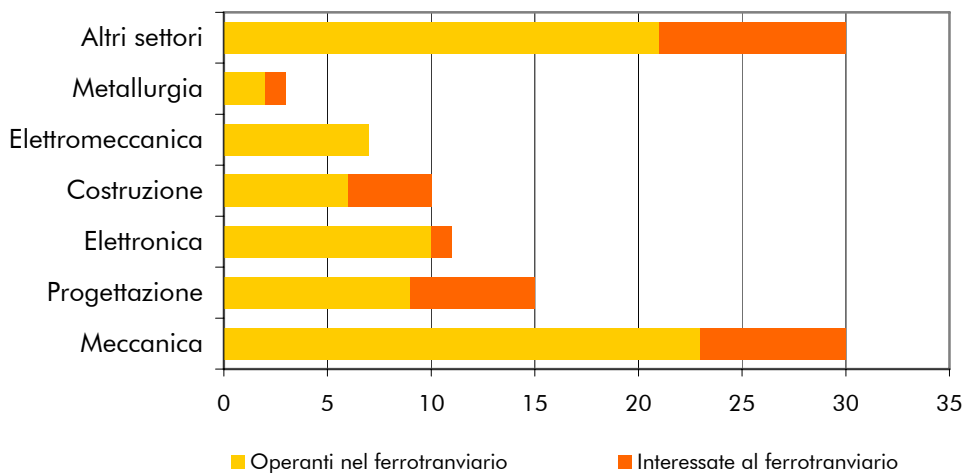
Fatturato imprese interessate



4.2.5 Settori di attività delle imprese

Quanto ai settori di attività, è stato tenuto conto del fatto che una stessa impresa possa essere occupata contemporaneamente in più settori. Il comparto in cui opera il maggior numero di imprese è la meccanica, con 30 risposte. Seguono la progettazione con 15 imprese impegnate, l'elettronica (11) e la costruzione (10). Se la meccanica è il comparto più rappresentato tra le imprese operanti nel settore ferrotranviario, gli altri settori prevalgono tra quelle potenzialmente interessate ad operarvi.

Settori di attività delle imprese



4.2.6 Andamento aziendale e previsioni

L'occupazione delle imprese del campione negli ultimi 3 anni ha avuto una tendenza alla stabilità (come dichiarato nel 42% dei casi), ma con una percentuale consistente di imprese che ha dichiarato una diminuzione (il 35%). Questo trend è più accentuato fra le imprese che già operano nel settore: il 39% ha indicato una riduzione degli addetti nell'ultimo triennio a fronte del 19% che ha dichiarato un aumento.

N. addetti ultimi 3 anni * Operatività nel settore					
			Operatività nel settore		Totale
			operanti	interessate	
addetti ultimi 3 anni	diminuito	Freq.	21	6	27
		Perc.	38,9%	25,0%	34,6%
	stazionario	Freq.	23	10	33
		Perc.	42,6%	41,7%	42,3%
	aumentato	Freq.	10	8	18
		Perc.	18,5%	33,3%	23,1%
Totale		Freq.	54	24	78
		Perc.	100,0%	100,0%	100,0%

Le imprese, nel complesso, appaiono più ottimiste riguardo alle previsioni per il prossimo triennio: il 30% degli intervistati si attende un aumento del numero degli addetti e solo l'8% una diminuzione. Tra le imprese interessate ad operare nel settore ferroviario la percentuale di coloro che prevedono una crescita occupazionale, sale al 35%.

N. addetti prossimi 3 anni * Operatività nel settore					
			Operatività nel settore		Totale
			operanti	interessate	
addetti prossimi 3 anni	in diminuzione	Freq.	4	2	6
		Perc.	8,0%	8,7%	8,2%
	stazionario	Freq.	32	13	45
		Perc.	64,0%	56,5%	61,6%
	in aumento	Freq.	14	8	22
		Perc.	28,0%	34,8%	30,1%
Totale		Freq.	50	23	73
		Perc.	100,0%	100,0%	100,0%

Per quanto concerne il fatturato, il 40% delle imprese del campione ha dichiarato una flessione negli ultimi tre anni a fronte del 35% di parere opposto; per il restante 26% il fatturato è rimasto invariato. La percentuale di coloro che hanno registrato una riduzione del fatturato nell'ultimo triennio, sale al 44% fra le imprese che già operano nel settore, mentre sale al 38% la percentuale di chi ha indicato un aumento fra le aziende potenzialmente interessate.

Nonostante questo andamento, le imprese si dimostrano nel complesso ottimiste per quanto riguarda le aspettative per i prossimi 3 anni, con il 45% di esse che prevede un aumento dei ricavi; in particolare, il 60% delle imprese interessate ad entrare nel settore si attende un andamento positivo.

Segnali positivi per l'andamento del settore arrivano anche dalle aziende già impegnate nel ferrotranviario, con solo l'11,5% che prevede una diminuzione del fatturato, nonostante il 44,4% di esse abbia registrato una flessione del giro d'affari negli ultimi 3 anni.

Fatturato prossimi tre anni * Operatività nel settore					
			Operatività nel settore		Totale
			operanti	interessate	
fatturato prossimi tre anni	in diminuzione	Freq.	6	2	8
		Perc.	11,5%	8,0%	10,4%
	stazionario	Freq.	26	8	34
		Perc.	50,0%	32,0%	44,2%
	in aumento	Freq.	20	15	35
		Perc.	38,5%	60,0%	45,5%
Totale		Freq.	52	25	77
		Perc.	100,0%	100,0%	100,0%

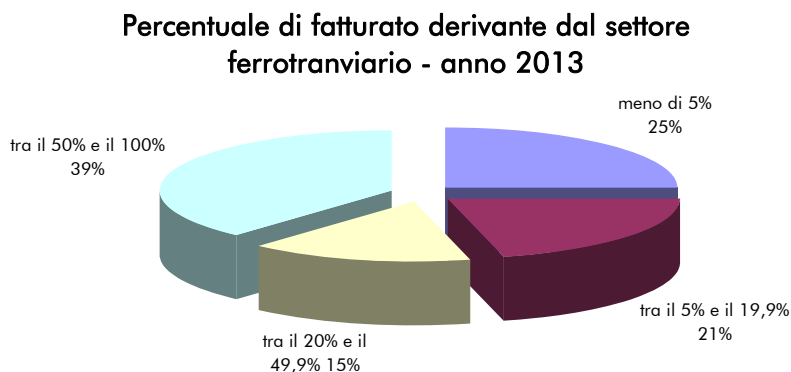
Mettendo in relazione il fatturato degli ultimi anni con le previsioni future, si può notare che le imprese che hanno avuto un fatturato in diminuzione tendono a prevedere un trend costante o in crescita (52,2% e 30,4%). Allo stesso tempo, nessuna delle imprese che ha registrato un fatturato in aumento nell'ultimo triennio si aspetta una riduzione dei ricavi.

Tavola di contingenza: percentuali fatt previsto a 3 anni * fatt ultimi 3 anni					
Conteggio					
		fatturato prossimi tre anni			Totale
		in diminuzione	stazionario	in aumento	
fatturato ultimi 3 anni	in diminuzione	17,4%	52,2%	30,4%	100,0%
	stazionario	16,7%	58,3%	25,0%	100,0%
	in aumento	0,0%	41,2%	58,8%	100,0%

Fatturato ultimi 3 anni * Operatività nel settore					
			Operatività nel settore		Totale
			operanti	interessate	
fatturato ultimi 3 anni	diminuito	Freq.	24	7	31
		Perc.	44,4%	29,2%	39,7%
	stazionario	Freq.	12	8	20
		Perc.	22,2%	33,3%	25,6%
	aumentato	Freq.	18	9	27
		Perc.	33,3%	37,5%	34,6%
Totale		Freq.	54	24	78
		Perc.	100,0%	100,0%	100,0%

4.2.7 Fatturato specifico del ferroviario

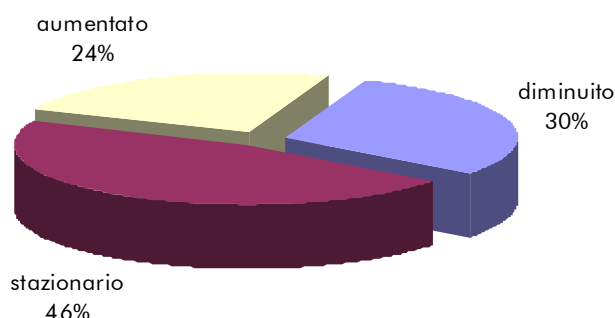
La percentuale di fatturato realizzato tramite attività derivanti dal settore ferroviario sembra confermare la già citata importanza che questo riveste per le imprese che vi operano: infatti, quasi il 40% di esse realizza più del 50% del suo fatturato totale con attività legate a questo settore. Inoltre, la metà delle imprese per cui l'apporto al fatturato di attività del ferroviario è tra il 5% e il 50%, assegna comunque un'importanza primaria al settore per le proprie attività. Anche il 70% delle imprese che realizzano con il ferroviario meno del 5% del loro fatturato, nonostante rappresenti per loro un'attività secondaria, ritiene il settore promettente e da sviluppare in futuro.



L'andamento del fatturato generato dal ferroviario ha avuto per il 46% delle imprese operanti nel settore un andamento costante negli ultimi 3 anni.

E' interessante notare che le imprese per cui è diminuito il fatturato derivante da attività legate al ferroviario siano il 30% del totale, percentuale decisamente inferiore rispetto al 44% delle stesse che ha visto diminuire il proprio giro d'affari complessivo (vedi tab. "Fatturato ultimi 3 anni * Operatività nel settore"). Questo dato suggerisce che il mercato del ferroviario ha presumibilmente fatto registrare nel recente passato un calo inferiore rispetto ad altri settori.

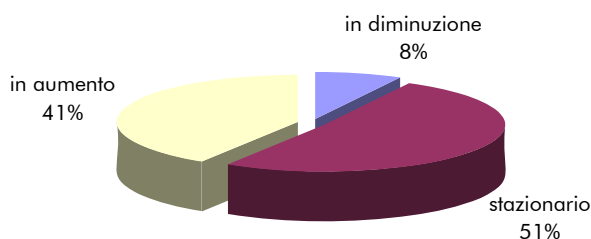
Andamento fatturato derivante da ferroviario negli ultimi 3 anni



Anche in questo caso si può riscontrare un notevole ottimismo delle imprese con il 41% degli intervistati che prevede un giro d'affari in aumento nel prossimo triennio, mentre solo l'8% ne prevede una flessione.

In particolare, tra le imprese per cui l'attività ferroviaria è di primaria importanza, il 38% prevede un aumento del fatturato e il 14% una diminuzione, nonostante per lo stesso gruppo di imprese il fatturato negli ultimi 3 anni sia variato con percentuali di segno opposto.

Previsioni di andamento fatturato derivante da ferroviario nei prossimi 3 anni

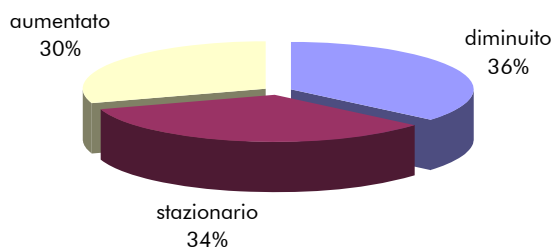


Anche riguardo al solo settore ferroviario possiamo notare che le imprese che hanno subito una flessione del fatturato negli ultimi anni, tendono a non tenere in considerazione un ulteriore peggioramento del fatturato nei prossimi anni (solo il 20%). Allo stesso tempo, nessuna impresa con ricavi in aumento negli ultimi anni, prevede un'inversione di tendenza per i tre anni a venire.

Tavola di contingenza fatturato ultimi 3 anni * fatturato prossimi 3 anni					
Conteggio					
		fatt. prox. 3 anni			Totale
		in diminuzione	stazionario	in aumento	
fatt. ult. 3 anni	in diminuzione	20%	53%	27%	100%
	stazionario	4%	61%	35%	100%
	in aumento	0%	31%	69%	100%

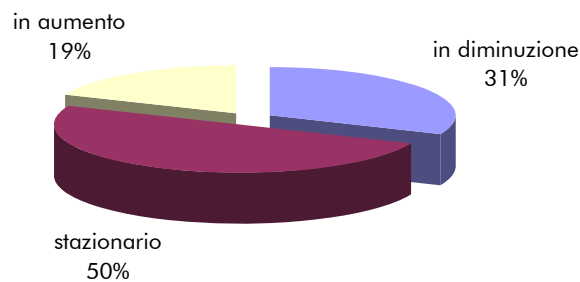
Il peso del primo cliente è variato nell'ultimo esercizio in maniera decisamente eterogenea per le imprese, con percentuali pressoché ripartite in egual modo tra una diminuzione, un aumento e una stabilità nell'apporto al fatturato rispetto al 2012.

Andamento del peso del primo cliente nel periodo 2012-2013



Più costante, invece, il fatturato generato da rapporti commerciali con i primi 5 clienti, con il 50% delle imprese che ha dichiarato un andamento stazionario nell'ultimo anno.

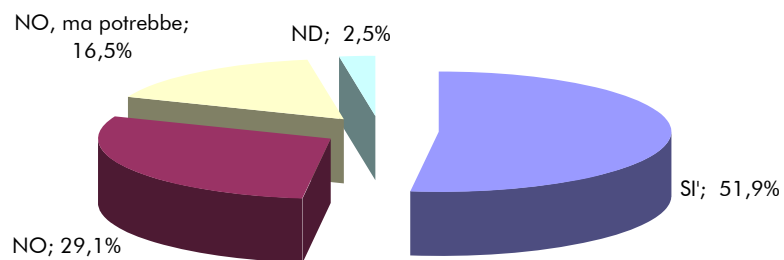
Andamento del peso dei primi 5 clienti nel periodo 2012-2013



4.3 MERCATI DI RIFERIMENTO E INTERNAZIONALIZZAZIONE

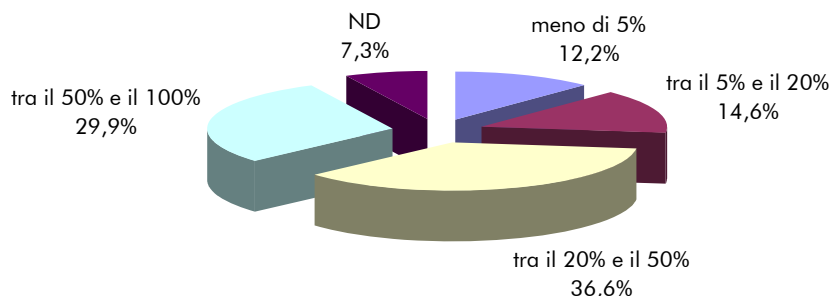
Le imprese del campione –sia che operino attualmente nel settore ferrotranviario, sia che siano potenzialmente interessate a intraprendere l'attività nel futuro - sono caratterizzate da una buona apertura ai mercati esteri. Infatti, oltre la metà delle imprese (il 51,9%) ha dichiarato di esportare all'estero e il 16,5 % ha detto che potrebbe farlo nei 3 prossimi anni.

L'azienda esporta?



Tra le imprese che vendono all'estero, il 36,6% esporta fra il 20% e il 50% del totale del fatturato; il 30% di tali imprese esporta, invece, più del 50%.

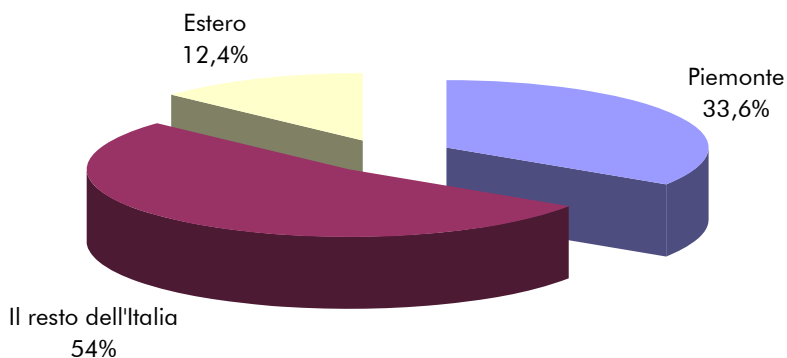
Peso % dell'export sul totale del fatturato



4.3.1 La ripartizione del fatturato

Fra le imprese che operano nel settore ferroviario, in media il 33,6% del fatturato è realizzato in Piemonte, il 54% in Italia e il 12,4% all'estero.

Ripartizione del fatturato ferroviario per aree geografiche



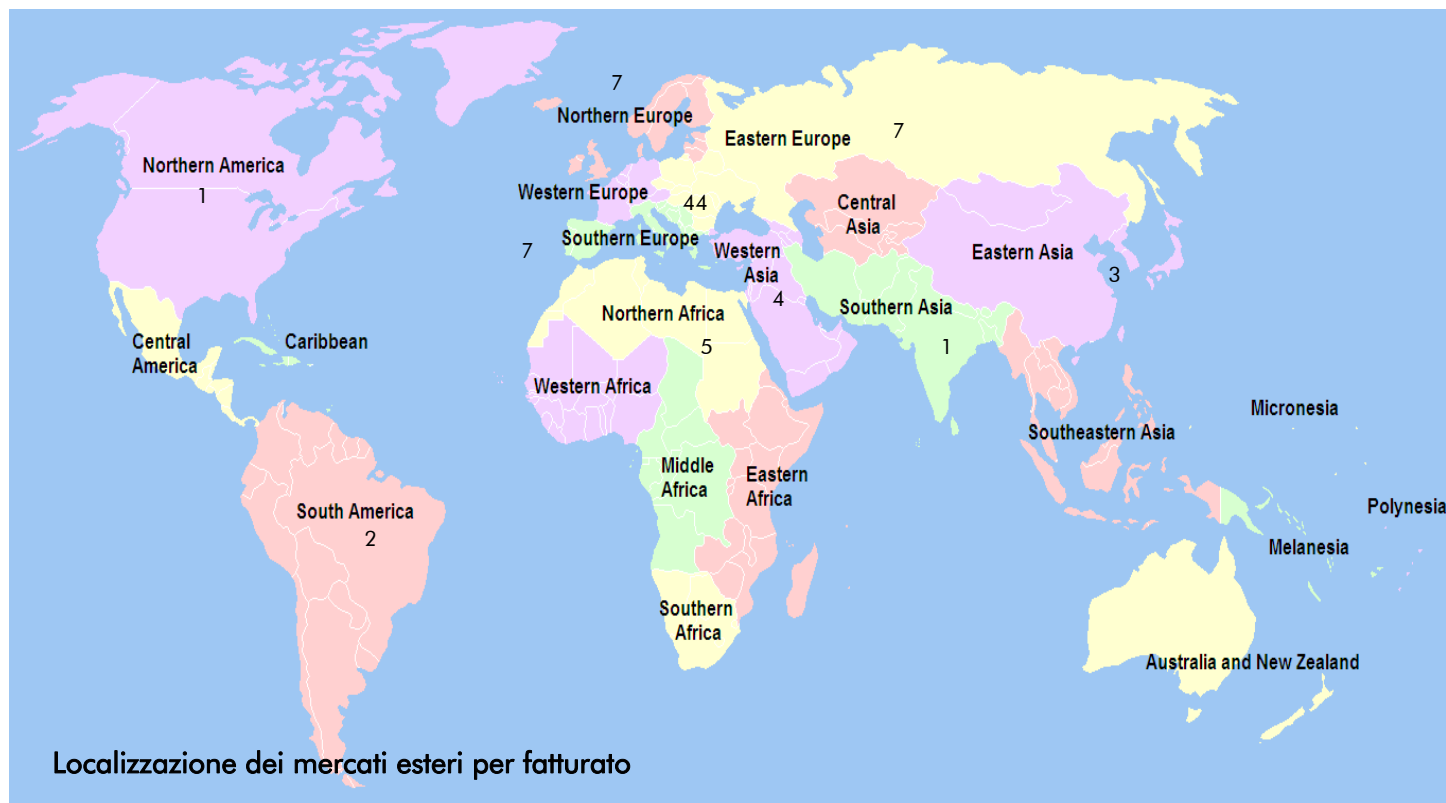
4.3.2 I mercati esteri

Alle imprese è stato chiesto di indicare i **primi tre mercati esteri** in base al fatturato prodotto. Si posiziona in testa alla classifica l'Europa occidentale, con la quale 44 imprese, che hanno dichiarato di esportare, trattengono rapporti commerciali. Prima fra tutti i Paesi, in linea con quanto rilevato a livello regionale dalle elaborazioni dei dati Istat sui flussi delle esportazioni (vedi dati cap.3), la Francia è indicata da 17 imprese. Al secondo posto, in base al numero di preferenze ricevute, si piazza la Germania (indicata da 16 imprese), seguita dalla Svizzera (8 imprese).

La seconda area geografica per concentrazione di scambi commerciali è l'Europa meridionale: 6 imprese lavorano con la Spagna, una con la Slovenia e una con il Portogallo. In Europa settentrionale hanno sede 7 clienti delle imprese ferroviarie piemontesi: 4 in Svezia, 2 in

Inghilterra e una nei Paesi Bassi; sempre 7 imprese dichiarano di trattenerne rapporti con l' Europa orientale, in particolar modo in Russia.

In Nord d'Africa i clienti si trovano in Tunisia, Algeria e Libia, mentre 4 sono nell'Asia occidentale (tre in Turchia² e una in Libano). Risultano invece meno frequenti i rapporti economici con gli altri Paesi: due imprese li intrattengono con la Cina, una con il Giappone, una con l'India.



Secondo le risposte fornite dal campione di imprese che attualmente esportano alla richiesta di indicare i primi tre Paesi o aree geografiche verso cui prevedono di esportare nei prossimi tre anni, i principali mercati esteri si confermano Germania (scelta da 15 imprese), Francia (13 imprese) e Svizzera (7 imprese).

Tuttavia, le previsioni rivelano che non solo le imprese piemontesi potenzieranno la loro presenza in alcuni dei Paesi sopra citati, ma cercheranno altresì di inserirsi su nuovi mercati. Infatti, un maggior numero di imprese rispetto alla situazione attuale cercherà commesse in Turchia, Spagna, Russia, Giappone e Brasile. In aggiunta, vengono individuati Paesi con i quali, ad oggi, nessuna delle imprese del campione ha rapporti commerciali: è il caso di Argentina, Austria, Emirati Arabi, Marocco, Finlandia e Thailandia.

² I mercati esteri per fatturato sono stati individuati in base al criterio della localizzazione geografica.

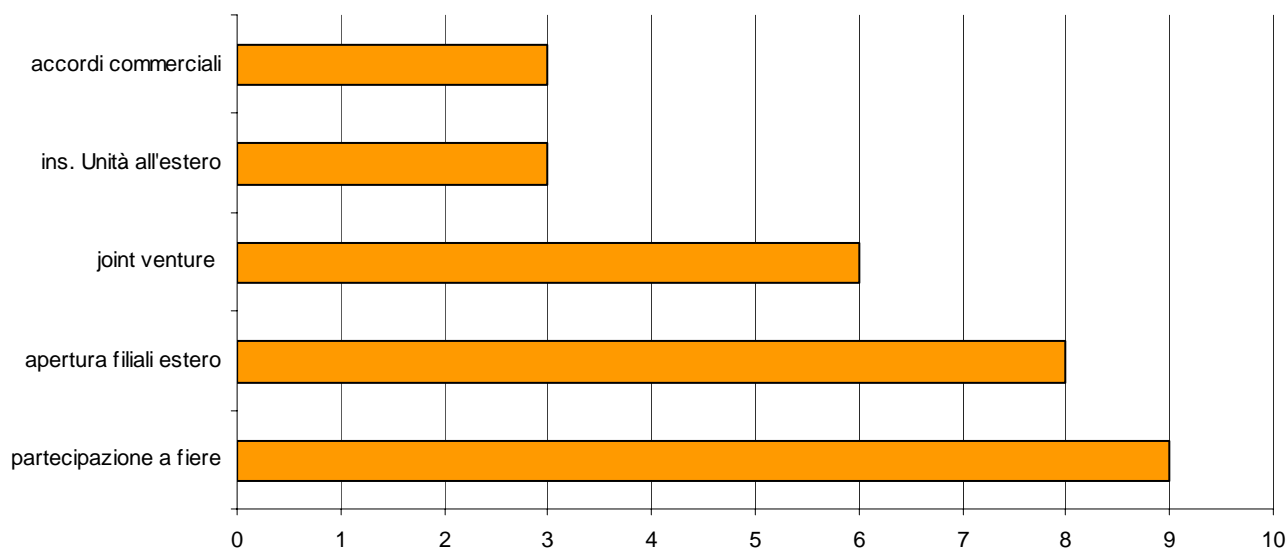
Tabella riepilogativa – Aree del mondo individuate come futuri mercati esteri nei prossimi tre anni
(in rosso sono evidenziati i nuovi mercati)

Frequenza	Area del mondo	Frequenza	Regione / Nazione
3	Europa	3	Europa (<i>non specificato</i>)
38	Europa Occidentale	15	Germania
		13	Francia
		7	Svizzera
		1	Austria
		1	Belgio
		1	Paesi Bassi
5	Europa Settentrionale	2	Svezia
		1	Finlandia
		1	Inghilterra
		1	Scandinavia
5	Europa Meridionale	5	Spagna
11	Europa Orientale	5	Russia
		2	Est europa (<i>non specificato</i>)
		2	Repubblica Ceca
		1	Balcani
		1	Polonia
5	Africa Settentrionale	3	Nord Africa (<i>non specificato</i>)
		1	Libia
		1	Marocco
8	Asia Occidentale	6	Turchia
		1	Emirati Arabi
		1	Estremo Oriente
7	Asia Orientale	4	Cina
		3	Giappone
2	Asia Meridionale	1	India
		1	Thailandia
3	America Settentrionale	3	Stati Uniti
5	America Meridionale	3	Brasile
		1	Argentina
		1	Sud America (<i>non specificato</i>)

4.3.3 Le strategie d'internazionalizzazione

Per quanto riguarda le strategie d'internazionalizzazione, la partecipazione a fiere e l'apertura di filiali all'estero sono le strategie più utilizzate (rispettivamente dall'11,4% e dal 10,1% del campione). Seguono la realizzazione di joint venture (il 6,3%), l'insediamento di unità produttive all'estero e gli accordi commerciali (entrambi con il 3,8% del totale).

Le principali strategie d'internazionalizzazione adottate dalle imprese



4.3.4 Partecipazione a gare d'appalto

Nonostante questa tendenza all'internazionalizzazione, la maggioranza del campione, il 74,7%, ha dichiarato di non partecipare a gare d'appalto internazionali e il 21,5% occasionalmente. Tuttavia, il 35% del campione ha manifestato un interesse a parteciparvi.

4.4 LIVELLO TECNOLOGICO E QUALITA'

L'attuale linea dell'Unione Europea a sostegno del trasporto su rotaia, che ha portato alla liberalizzazione del mercato ed ha introdotto nuovi standard di interoperabilità ferroviaria tra i diversi Paesi comunitari, finalizzati alla libera circolazione dei rotabili in tutta l'Unione, ha imposto alle imprese un ulteriore **sforzo dal punto di vista tecnologico e qualitativo**.

Il progetto Alta Velocità/Alta Capacità rientra nei programmi di sviluppo e omogeneizzazione della rete ferroviaria europea, nel quale è compresa anche l'Italia, e che prevede la realizzazione di nuove linee ferroviarie e il potenziamento di quelle già esistenti, collegando tra loro le principali città italiane ed estere. Attuare questo progetto significa quindi aumentare la capacità del sistema ferroviario nazionale, adottare tecnologie d'avanguardia per l'interoperabilità con il resto d'Europa, potenziare e riorganizzare la mobilità locale, minimizzare l'impatto socio-ambientale sul territorio. Maggiore sicurezza, migliori prestazioni in termini di velocità, capacità e tempi di percorrenza, livello più elevato di funzionalità e comfort: sono alcuni dei canoni, sempre in progresso, con cui le imprese si devono misurare per poter restare sul mercato.

Anche per quanto riguarda il trasporto urbano e metropolitano, vi è una continua evoluzione dei rotabili, che devono essere in grado rispondere alle specifiche caratteristiche dell'infrastruttura e alla crescente necessità di maggiore efficienza e funzionalità.

Al di là di questo aspetto, vi è un altro importante fattore che spinge le imprese ad investire nell'innovazione. L'andamento decrescente delle commesse ha reso il mercato sempre più competitivo, dove il potere contrattuale dei fornitori è tanto maggiore quanto maggiore è il livello

tecnologico delle lavorazioni, tenendo conto che l'efficienza tecnica spesso si traduce in efficienza economica.

Le imprese hanno ben compreso l'importanza strategica dello stare al passo coi tempi o addirittura anticiparli; il 67% delle imprese che operano nel settore ha dichiarato di aver svolto attività di ricerca e sviluppo negli ultimi tre anni.

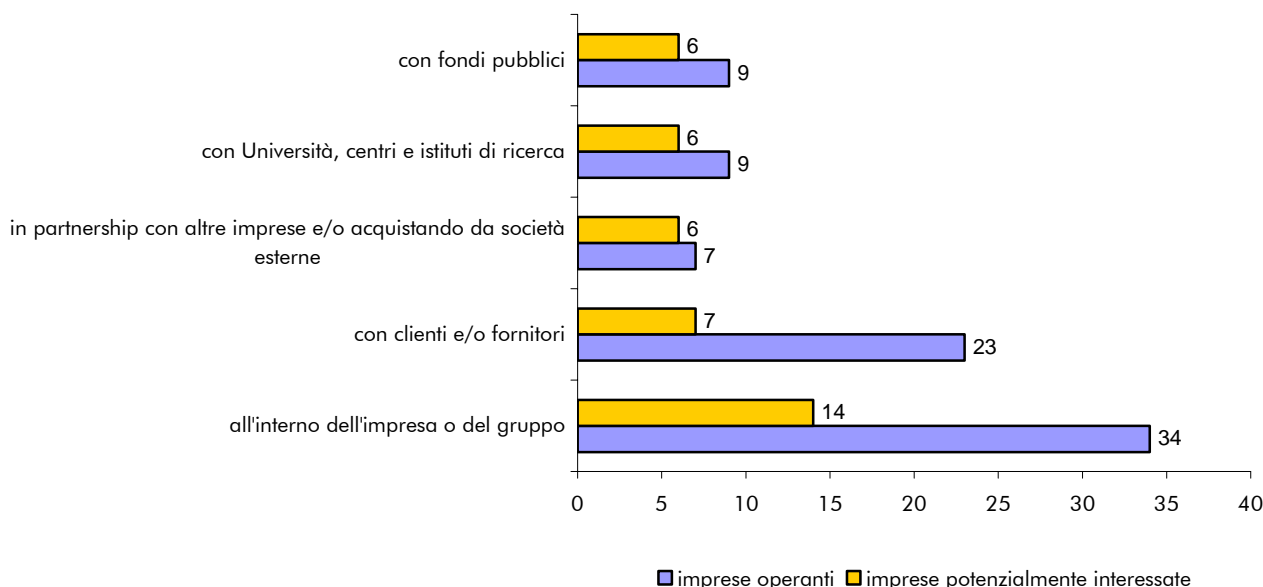
In 34 casi, le attività di **R&S** si svolgono all'interno della propria impresa o del proprio gruppo, usufruendo delle competenze del proprio personale e del proprio know-how aziendale. In particolare, a conferma di quanto detto in precedenza, tutte le imprese che fanno parte di un gruppo, italiano o estero, o che ne sono le controllanti hanno al loro interno un'area dedicata alle attività di ricerca e sviluppo.

Emerge inoltre che per le imprese è molto importante conciliare le esigenze di domanda e offerta (23 imprese hanno dichiarato di svolgere R&S con clienti e/o fornitori) ed è altrettanto importante il contributo di altri attori per lo svolgimento di tali attività: 18 aziende si sono avvalse del supporto di Università, centri e istituti di ricerca pubblici e privati e/o di fondi pubblici nazionali e internazionali, ad esempio promossi dall'Unione Europea o dalla Regione.

I piemontesi si dimostrano invece restii a creare partnership con altre imprese o all'acquisto di servizi da società private esterne (7 casi).

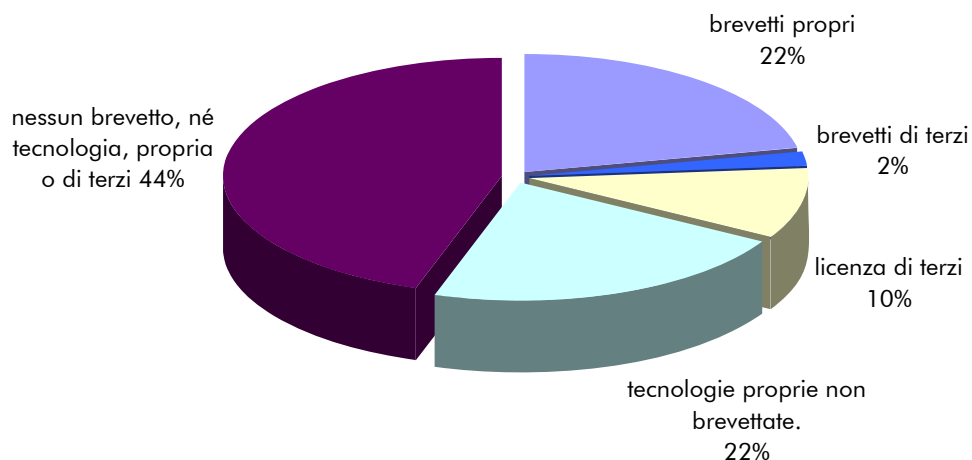
Anche la maggior parte (il 74%) delle imprese potenzialmente interessate ad operare nel settore ferroviario, in vista di un possibile inserimento nel segmento produttivo, confida nella R&S come chiave per entrare nel settore, e lo fa analogamente alle imprese già operanti nel ferroviario.

Come e con chi sono state svolte le attività di R&S negli ultimi tre anni



Discorso diverso per i **brevetti**, che non sembrano attrarre più di tanto l'interesse delle imprese; il 44% delle imprese ha, infatti, dichiarato di non possederne. Tra di esse, rientrano sia le aziende che non sono interessate all'acquisto o che semplicemente non hanno "inventato" nulla, sia quelle che invece non ritengono necessaria la registrazione della propria "invenzione" – magari a causa dei costi e dei tempi-, ma che hanno comunque messo a punto in proprio particolari tecnologie. Il 22% delle imprese dispone di brevetti propri e il 12% opera su brevetti o licenze acquistati da terzi. Infine il 22% opera con tecnologie proprie non brevettate.

Attività brevettuale



Non solo saper stare al passo con le nuove tecnologie è di importanza basilare. Gioca un ruolo fondamentale anche un altro fattore, ovvero il possesso di **certificazioni**. Non adeguarsi agli standard europei (soprattutto nel settore ferroviario) significa essere tagliati fuori dal mercato: come detto in precedenza, l'Unione Europea ha imposto negli ultimi anni dei parametri necessari per ottenere l'interoperabilità dei convogli tra gli stati europei ed arrivare ad avere una rete ferroviaria internazionale. Per giungere a ciò non è sufficiente imporre degli standard legati ai mezzi (come ad esempio la lunghezza dei vagoni o il posizionamento delle toilette), ma anche quelli relativi alle infrastrutture (larghezza e distanza dei binari ad esempio) e al segnalamento.

Anche in Italia, per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria, un'impresa deve essere titolare di un certificato di sicurezza che può valere per l'intera rete ferroviaria o soltanto per una parte delimitata di essa. Trenitalia ha emesso nel 2010 la "Comunicazione Organizzativa per il Certificato di Sicurezza COCS n.30/DT" per assicurarsi riguardo alle competenze del personale interno e delle società esterne che svolgono attività di manutenzione degli organi di sicurezza dei rotabili e controlli non distruttivi e saldature. 7 imprese delle 54 che già operano nel ferrotranviario sono in possesso del Certificato di Sicurezza COCS di Trenitalia, e si collocano quasi tutte nella parte della filiera del materiale rotabile.

Prendendo sempre in esame solo imprese che già operano nel settore, risulta che 48 di esse sono o stanno per essere certificate secondo le norme ISO 9001. Si tratta della certificazione maggiormente diffusa poiché tutti i requisiti per la qualità sono di carattere generale e previsti per essere applicabili a tutte le organizzazioni, indipendentemente da tipo, dimensione e prodotto fornito. La seconda norma più diffusa è la ISO 14001 (seguita da 8 aziende), che indica i requisiti per tenere sotto controllo gli impatti ambientali delle proprie attività e indica come stabilire, attuare, mantenere attivo e migliorare un sistema di gestione ambientale. Si tratta di una certificazione trasversale, in quanto adottata da imprese che si occupano sia di opere civili, sia di segnalamento, subfornitura o materiale rotabile.

Quattro imprese, che operano per lo più in subfornitura o nel campo del materiale rotabile, sono invece certificate secondo la norma TS 16949 relativa all'applicazione delle più generali ISO 9000 nel settore ferrotranviario. Solo un'impresa ha la SGC -Sistema di Gestione Competenze- per la manutenzione e solo un'azienda, che produce materiale rotabile, ha la certificazione IRIS (Railway Industry Standard). Questa certificazione, riconosciuta in tutto il mondo, è specificamente destinata per la valutazione dei sistemi di gestione di imprese che operano nel settore ferroviario, ed è una prova attendibile che i prodotti di un'azienda soddisfano i più severi standard di eccellenza dell'industria ferroviaria.

Al di là delle certificazioni, poco più della metà delle imprese (30 su 54) ha dichiarato di essere **omologata** da aziende committenti, ovvero è in grado di garantire prodotti corrispondenti alle specifiche tecniche definite all'interno di standard o normative pur non essendo stata certificata da un ente accreditato. Inoltre 37 imprese hanno dichiarato di essere in grado di operare in conformità alle esigenze di committenti che devono rispettare standard imposti da certificazioni di prodotti o di processo o da marchi di qualità. Alle imprese viene principalmente richiesto di rispettare gli standard in termini di sicurezza, come ad esempio gli standard IRIS, le procedure interne di Trenitalia o Rete Ferroviaria Italiana, o in termini di conformità di prodotto (norme ISO 9001; nome sulla segnaletica).

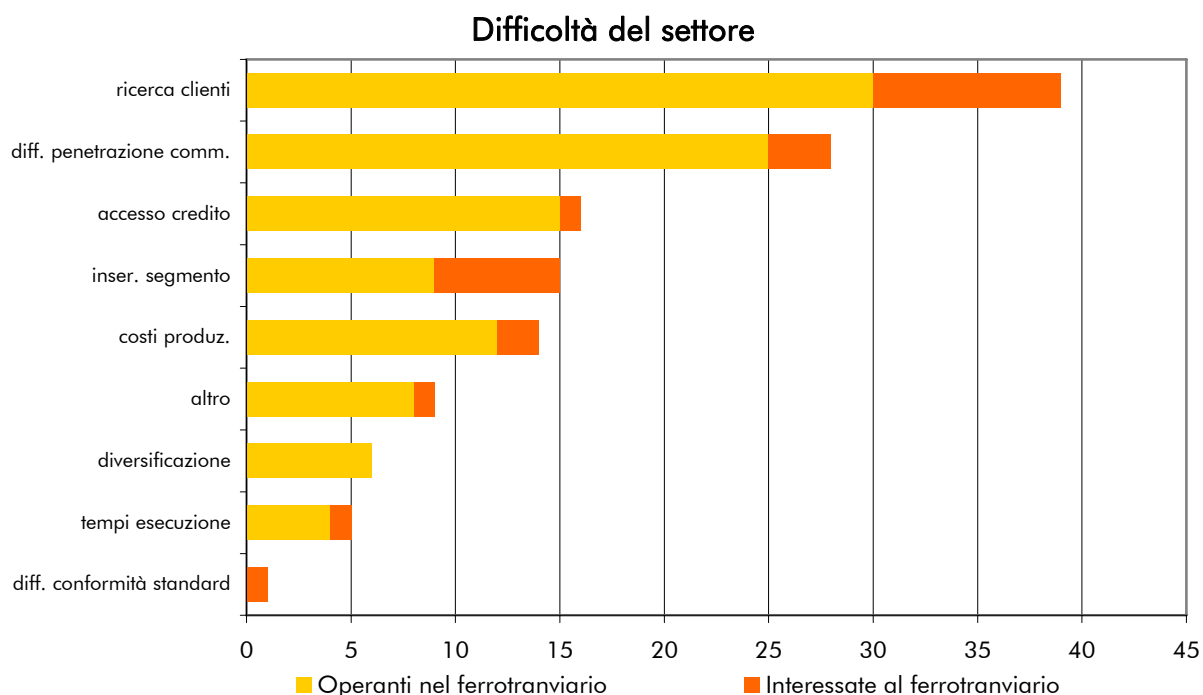
4.5 ESIGENZE DI SUPPORTO E SERVIZI PER LE IMPRESE

Secondo le imprese intervistate, la maggiore difficoltà nello svolgimento di attività correlate al settore ferrotranviario, si manifesta al momento di ricercare nuovi clienti: 39 aziende su 79 sostengono che questo sia tra i problemi più rilevanti.

Seguono, in ordine, le difficoltà di penetrazione commerciale di nuovi mercati (28 imprese), quelle legate all'accesso al credito (16) e quelle d'inserimento dell'azienda nel segmento produttivo (15).

Rispetto ai due gruppi studiati in questa indagine, la ricerca di nuovi clienti si conferma la maggiore fonte di problematiche per entrambi. Tuttavia, notiamo come per le imprese interessate, ma ancora non presenti sul mercato, la difficoltà di inserirsi nel segmento produttivo sia il secondo problema riscontrato. Per le imprese già attive, invece, questo impedimento è solo il quinto per importanza, e viene superato oltre che dai problemi già citati in precedenza, dalla gravosità dei costi da sostenere rispetto a concorrenti internazionali, probabilmente favoriti da grandi dimensioni e dunque da economie di scala più vantaggiose.

Al contrario, le imprese sembrano ritenere la conformità agli standard normativi, l'elemento meno problematico, con una sola impresa tra quelle interessate al settore e nessuna tra quelle già operanti.



Le iniziative pubbliche che le imprese ritengono aver un maggiore impatto per lo sviluppo delle loro attività nel mercato del ferrotranviario sono il supporto nella ricerca di partner commerciali esteri (il che conferma quanto sostenuto nella domanda precedente) e il sostegno nella creazione di collaborazioni tra imprese a livello nazionale; dunque, sembra che la principale richiesta delle imprese sia quella di essere agevolate nella creazione di nuovi rapporti e collaborazioni a tutti i livelli.

Altri aspetti di elevata importanza riguardano la necessità di migliorare l'accesso a finanziamenti di diversa provenienza, indicata da 24 imprese come un elemento centrale per lo sviluppo delle proprie attività, e il supporto nella partecipazione a fiere del settore (21 imprese).

Possibili iniziative rilevanti delle istituzioni pubbliche

