

Supertreni, arriva il 1000 di Ansaldo ma la vera gara è Alstom-Bombardier



IL COMPARTO DIPENDE DALLE
GRANDI COMMESSE PUBBLICHE.
IL NUOVO FRECCIAROSSA
SARÀ IL CANADESE ZEFIRO.
IL GRUPPO ITALIANO
PRODURRÀ LE CARROZZE PER
UN VALORE PARI AL 60% DEL
TOTALE DELLA COMMESSE.
L'INTERO SETTORE VALE
3,3 MILIARDI DI EURO

Paola Jadeluca

Roma

Da Roma Termini a Milano Centrale, 3 ore e 25 con il Frecciarossa di Trenitalia, 2,55 con il no-stop. Da Roma Tiburtina a Milano Rogoredo 3 ore e 11 minuti con Italo-Ntv, 2,45 se si sceglie la soluzione no-stop. Corsa all'ultimo minuto sui binari. Per chi ha scelto di abbandonare l'aereo per la più comoda alta velocità oggi la sfida si gioca su chi ci mette di meno, soprattutto se si intende fare la spola in giornata. A Pistoia, sede di Ansaldo Breda, gruppo Finmeccanica, si producono i vagoni del Frecciarossa 1000, gioiellino hi-tech presentato in pompa magna a Milano poche settimane fa. «Il treno del XXI secolo, il più bello al mondo», ha commentato Mauro Moretti, amministratore delegato di Trenitalia. Bello, ultraveloce, pulito e sicuro è frutto della partnership dell'italiana Ansaldo Breda con Bombardier, gigante canadese dei trasporti, e Bertone, che ha firmato il design. Frecciarossa 1000 fa parte della famiglia Bombardier Zefiro, venduti in tutto il mondo: raggiunge i 400 chilometri all'ora. Cinquanta esemplari saranno consegnati a Trenitalia entro il 2013. Bombardier nella sua sede di Vado Ligure ha predisposto un centro ingegneristico che si occupa della trazione del Frecciarossa 1000, mentre Ansaldo Breda produce i vagoni, e s'è ritagliata il 60% della commessa Trenitalia.

Zefiro 1000 è la risposta a Italo, il treno di Ntv, Nuovo trasporto viaggiatori, la compagnia privata guidata da Giuseppe Sciarrone. Il nuovo concorrente di Trenitalia, partito per ultimo ha fatto il suo esordio con un treno di ultima generazione, l'Agv prodotto dalla francese Alstom, più avanzato degli attuali Etr di Frecciarossa e Frecciargento. Otto su 25 degli Agv di Italo sono prodotti nella sede di Savigliano dell'Alstom, ma il resto è realizzato in Francia.

L'industria ferroviaria è un mercato *captive*, protetto, che si gioca per lo più su commesse pubbliche. E' un mercato ad elevata concentrazione e, dopo le pesanti ristrutturazioni di qualche anno fa è dominato dalle multinazionali - Alstom, Bombardier e la tedesca Siemens - che puntano alle grandi economie di scala, accentrando negli stabilimenti principali le commesse di punta, ma cercando di valorizzare le competenze locali. Anche con partnership ad hoc.

«La partnership tra Bombardier e Ansaldo Breda sull'alta velocità Frecciarossa 1000 è a livello mondiale: ora ci si è aperta una possibilità di vendere in Brasile e anche in Turchia», racconta Luigi Corradi, direttore generale sito di Vado Ligure di Bombardier. Il gruppo canadese, guidato in Italia da Roberto Tazzioli, fattura nel nostro paese 350 milioni di euro, ha due sedi, la seconda fuori Roma dove si fa il se-

gnalamento. Nel *Service*, la manutenzione, l'Italia ha la funzione di coordinamento per tutto il gruppo in Europa. Ma il quartier generale per il Vecchio continente è Berlino, e la scelta degli stabilimenti dipende dalle commesse. I 70 Zefiro 380 ordinati dalle ferrovie cinesi, per esempio, li produce Bombardier in Cina con soci cinesi.

Ora che si profilano nuove commesse in Turchia per l'Agv di Alstom la competenza italiana potrebbe venire presa in considerazione. Ma i giochi sono tutti aperti. E' invece esclusiva italiana la competenza sul Pendolino, brevetto Fiat rilevato da Alstom: la piattaforma dei treni costruiti a Savigliano oggi si vende bene in Polonia, che ne ha appena comprati 20, in Svizzera, 8 richieste: è un treno che non supera i 250 all'ora e rende il massimo sulle vecchie infrastrutture o dove non c'è terreno adatto. Con la sede di Bologna, dove si fa il segnalamento, e quella di Sesto San Giovanni, specializzata in trazione, Alstom Ferroviaria, guidata dal Country President Antonino Turicchi, conta nel nostro paese 2.600 dipendenti con un fatturato di poco meno di 1 miliardo, costituito al 43% da export. E 200 milioni di investimenti già effettuati. Altra specializzazione di punta sono i Coradia Meridian, treni regionali a trazione diffusa, come i treni ad alta velocità. Sono già in funzione sul Malpensa Express. Ora, le ferrovie dello Stato hanno aggiudicato una commessa per 70

unità più 20 in opzione. Treni sostenibili, confortevoli e veloci che dovrebbero rivitalizzare le tratte pendolari.

Carrelli, vagoni, motori, sistemi frenanti, software, l'industria ferroviaria è un puzzle di diverse competenze e specializzazioni. Globalmente presa in Italia mette in moto 220 imprese per un totale di 17.000 addetti e un fatturato di 3,3 miliardi di euro. Un fatturato in contrazione, però, dovuto soprattutto alla frenata del mercato domestico. La tecnologia avanza, ma se gli investimenti non corrono di pari passo, il mercato ristagna. E i tagli alla spesa pubblica non aiutano. Nel complesso tutta la filiera è crollata dal 2006 al 2010 del 13%. Ma in compenso, negli ultimi 6 anni è cresciuta la quota di export, con un incremento pari all'83%: «La testimonianza della volontà delle aziende di reagire alla contrazione del mercato interno», ha dichiarato Luigi Morisi, presidente Assifer-Anie, l'associazione confindustriale del settore.

Ansaldo Breda, che ha vinto altre commesse all'estero, sta anche tentando la via della Cina per farsi largo sul mercato: ha appena siglato un accordo con Cnr Dalian, gigante asiatico dell'industria ferroviaria, per i tram Sirio. L'accordo vale 200 milioni spalmati su 10 anni. Ma il futuro dell'azienda - 700 milioni di fatturato e altri 3 stabilimenti oltre quello di Pistoia, a Napoli, Reggio Calabria e Palermo per un totale di 2.500 dipendenti - dipenderà soprattutto dalle trattative in corso per cederla ai giapponesi dell'Hitachi, insieme ad Ansaldo Sts, altra controllata Finmeccanica. Altri due pezzi di made in Italy che rischiano di finire in mani straniere. Ecco perché: «Ci vuole una quota rilevante di mercato interno - sostiene Morisi - non solo per soddisfare le esigenze di trasporto, rispetto ambientale e qualità della vita, ma anche per costituire una base di lancio per le attività all'estero, in termini di referenze e consolidamento di esperienza». Insomma, se vuoi vendere, devi vendere un marchio paese. Ma zoppichiamo anche qui: la stazione Tiburtina, che doveva diventare il nuovo hub futuribile dell'alta velocità e il suo simbolo non è un buon biglietto da visita. «Una cattedrale nel deserto - ha denunciato la settimana scorsa Luca Cordero di Montezemolo - Qui il ministro e vice-ministro delle Infrastrutture non si sono mai visti, non c'è una scritta né una indicazione: è scandaloso».