

TRASPORTI / *Prodotti sempre più tecnologici, una domanda internazionale in crescita e una produzione italiana che soffre proprio per il basso livello del mercato interno*

Ferrovionario: fermi gli ordini Fs il settore rischia di perdere il treno

Un mercato da 12,5 miliardi tra convogli locali, interciti e alta velocità. E che arriva a 18 miliardi con tram e metropolitane. Una domanda condizionata dalla committenza pubblica. Per fortuna c'è stato l'export

PAOLA JADELUCA

Roma
Entro marzo dovrebbe finalmente partire. Se ne parla da tempo, e già nell'autunno scorso, in concomitanza con l'inaugurazione del Frecciarossa sulla tratta dell'alta velocità Bologna-Milano, l'annuncio della gara per la nuova flotta di treni di ultima generazione sembrava ormai imminente. Invece tutto è slittato. Ora però sembra difficile rimandare ancora oltre. Tanto più che l'alta velocità sulla Roma-Milano, sfidando clienti agli aerei della nuova Alitalia, ha dato prova dell'alto potenziale di sviluppo del treno, soprattutto su alcune tratte.

La guerra tra Mauro Moretti, presidente di Trenitalia, e Rocco Sabelli, tra incroci di accuse di beneficiare di sussidi pubblici, minaccia ora di prendere le vie legali. Come finirà non si sa. Ma una cosa è certa: è il segno di quanto è stato forte il colpo inferto al settore dalla concorrenza su rotaia. «Questo è anche, però, il segnale che bisogna andare avanti, completando il piano di ammodernamento delle linee su tutto il fronte. Le infrastrutture, i binari, almeno sulle direttrici chiave, sono già più

avanti. Quello che manca, a questo punto, sono i treni», commenta Carlo Vaghi, docente di Trasporti al Certet-Bocconi.

Cosa più facile a dirsi che a farsi. «Gli investimenti sono crollati, sia per quanto riguarda il materiale rotabile che gli apparati tecnologici», denuncia Luigi Morisi, presidente Anie-Assifer, l'associazione di Confindustria che raggruppa le costruttrici di veicoli ferroviari. Spiega Morisi: «Gli ordinativi di nuovo materiale rotabile negli ultimi anni sono stati pari a un valore annuo di poco superiore ai 400 milioni nel periodo 2004-2006, già ridotto rispetto ai valori storici. In forte contrasto con il resto d'Europa: in Francia, Spagna e Germania, per esempio, i programmi di rinnovo delle flotte viaggiano a una media di investimenti dell'ordine di 1-1,5 miliardi».

Una grossa riduzione si deve al piano di risanamento delle Fs-Trenitalia avviato da Mauro Moretti in un'ottica di business orientato secondo logiche di mercato. Che tra l'altro, sembrerebbe seriamente intenzionato a tagliare un terzo dei collegamenti di media e lunga percorrenza, quelli del cosiddetto "servizio universale". Una minaccia che ha già fatto scendere sul piede di guerra i sindacati, che non possono contare neanche su un intervento pubblico di copertura. L'assegnazione di investimenti pubblici è stata ulteriormente tagliata, e l'ultima finanziaria

triennale appena varata, dicono gli operatori, è oltremodo inadeguata. L'auto ha avuto la rottamazione, gli elettrodomestici pure. E le ferrovie?

Gli investimenti puntano verso il basso, i bilanci delle aziende pure: il giro d'affari complessivo è crollato del 12,3%. E ora tutti guardano con speranza al Decreto Anticrisi in corso di approvazione. Anche se nessuno conosce l'entità delle risorse disponibili. L'ultimo stanziamento deciso dal Cipe venerdì scorso, sulle infrastrutture per la direttrice est-ovest, ha già fatto scattare le proteste del presidente degli industriali veneti, Tomat, che reputa i fondi inadeguati per un asset chiave della nostra economia. A Savigliano, per esempio, in provincia di Cuneo, lo stabilimento dell'ex Fiat Ferroviaria, rilevato dalla Alstom, è diventato la base di due piattaforme del gigante francese, quelle del Pendolino, i treni fino a 250 chilometri orari di velocità, e quella dei treni suburbani. Tecnologie che si vendono in tutto il mondo: le ultime commesse a San Pietroburgo e in Polonia, dove i prossimi mondiali di calcio hanno messo in moto gli investimenti.

Poco distante, a Vado Ligure, c'è invece lo stabilimento della canadese Bombardier dove si produce, tra l'altro, la locomotiva per il traffico merci Traxx F 140, venduto in tutto il mondo. Sempre dell'Alstom è lo stabilimento di Sesto San Giovanni dove si producono i convertitori per la trasmissione dell'energia, alcuni in lavorazione per la metropolitana di Shanghai. Mentre vicino a Bologna c'è tutta la divisione segnalamento, altro segmento chiave del trasporto su rotaia. Per non parlare poi dell'italiana AnsaldoBreda, del gruppo Finmeccanica, nata dalla fusione di Ansaldo Trasporti e Breda Costruzioni ferroviarie, con 2.300 dipendenti sparsi tra i siti di Pistoia, Napoli, Reggio Calabria e Palermo, un portafoglio ordini di 2 miliardi e un giro d'affari di 750 milioni. Ha venduto 18 treni V250 alle ferrovie del Belgio, Sncb, e alle

ferrovie olandesi. E ora, in partnership con la Bombardier, si accinge a realizzare il V300 Zefiro, sempre interoperabile in tutta Europa, Tsi come si dice in termine tecnico.

«Grazie all'export siamo riusciti a contenere la flessione - incalza Morisi - Anche paesi più piccoli come la Svizzera e il Belgio hanno investito 0,7 miliardi all'anno di media. Mentre l'ultima finanziaria ha tagliato 1 miliardo, in Germania, nel solo dicembre 2008, l'investimento in materiale rotabile ferroviario ha avuto un ulteriore impulso con dichiarati intenti antirecessivi per 2 miliardi di euro».

E in Italia? Intercity, treni regionali, metropolitane e tram: molte flotte nella stragrande maggioranza delle regioni e dei comuni. Sono tante le partite in corso sullo scacchiere italiano delle ferrovie, tra contratti di servizio, gare regionali, e guerre di potere politico. Ma il business dal più alto potenziale di sviluppo è l'alta velocità, ancora tutto da esplorare.

Il Freccia Rossa non è altro che un vecchio Etr ridipinto di rosso, fanno notare i più cattivi. E ricordano le *defaillance* avute proprio nei giorni di inaugurazione della nuova linea. La prova viene dalla concorrenza privata che con la Ntv di Luca Cordero di Montezemolo e Diego della Valle, inizierà a operare dal 2010 proprio sulla rotta Milano-Roma, la più redditizia. Quella dove le infrastrutture, grazie al Cipe che ha stanziato la nuova tranche di stanziamenti per la Bologna-Firenze (e anche la Milano-Verona) sono all'avanguardia. Ma mancano i treni. La parte meno costosa. «Rispetto alle infrastrutture, gli investimenti per il materiale rotabile sono minimi: in Italia l'infrastruttura è costata tra i 30-50 milioni al chilometro, a se-

conda delle tratte; un treno costa 6 milioni a chilometro e proprio qui si arenano gli investimenti», rac-

conta Roberto Tazzioli, amministratore delegato di Bombardier Transportation Italia. Ntv si è ri-

volta all'Alstom. Ora tutti affilano le armi per aggiudicarsi la nuova partita di Fs-Trenitalia. Si parla di

50 nuovi esemplari. Tutti alla finestra, pronti di far correre sulle rotaie dell'alta velocità i loro gioielli tecnologici di nuovissima generazione.

“

In Francia, Germania e Spagna si investe da 1 a 1,5 miliardi l'anno, da noi appena 400 milioni

”

“

Frecciarossa non è altro che un vecchio Etr 500 in servizio da anni e rinnovato

”

I BINARI DEL BUSINESS

in miliardi di Euro



5,5

TRAM E METROPOLITANE

Un mercato sostenuto dalla domanda dei comuni per le loro esigenze di trasporto pubblico urbano



7,2

TRENI REGIONALI

Sono i classici treni dei lavoratori pendolari. La domanda è soprattutto di Regioni e altri enti locali



2,5

INTERCITY

Il traffico ferroviario di lunga distanza sulle linee tradizionali è esercitato finora dalla sola Trenitalia



2,8

ALTA VELOCITA'

L'unico operatore è anche qui Trenitalia ma dal 2010 arriverà anche la Ntv di Luca di Montezemolo