

# Francia, Germania e Italia miliardi in corsa sulle ferrovie

FILIT CGIL



FS IN GARA PER LA LONDRA-EDIMBURGO, LA FRANCESE SNCF CHE SBARCA IN CINA E INDIA, I TEDESCHI DI DB PADRONI DELLA LOGISTICA: PERCHÈ SULLE ROTAIE C'È UN BUSINESS GIGANTESCO

Paolo Griseri

Passengeri, logistica, infrastrutture, segnalamento, reti tranviarie delle città. Sui binari la partita è senza esclusione di colpi. In Europa se la giocano in tre: il colosso tedesco della Db, forte nel settore passeggeri e fortissimo in quello logistico. I francesi di Sncf, che puntano sui treni veloci e sul trasporto merci. Gli italiani di Fs che giocano la carta dell'internazionalizzazione e acquisiscono commesse in Medio Oriente, in Africa e in Asia. Chi vince si garantisce il controllo dei traffici sulla piattaforma eurasiatica.

a pagina 2



## Alta velocità, merci e logistica sulle ferrovie parte la sfida tra Roma, Parigi e Berlino

DOPO FRANCIA E GRECIA, ORA FS PUNTA ALLA GRAN BRETAGNA MA LA NUOVA FRONTIERA DEL GRUPPO DI MAZZONCINI È IL MEDIO ORIENTE E IL MAGHREB. L'ITALIA SI TROVA PROPRIO ALL'INCROCIO TRA LE GRANDI DIRETTRICI EUROPEE NORD SUD E EST OVEST ED È ALLO SNODO DEI NUOVI FLUSSI DI TRAFFICO SU ROTAIA VERSO L'ASIA. I NUOVI TRENI LUNGI 750 METRI

Paolo Griseri

Torino

Un carro conestoga trainato da quattro cavalli impiegava più di sette mesi per collegare le grandi città della costa Atlantica a San Francisco. Dal 10 maggio 1869 quel carro dei pionieri (tipico oggetto dell'attacco delle tribù indiane nei film western) cominciò rapidamente a perdere importanza. Con la costruzione della Transcontinental Railroad per andare da New York a San Francisco era diventata sufficiente una settimana di treno. Gli Stati Uniti nacquero così. E così, in fondo, sta nascendo l'Europa. Nonostante la Brexit e i venti contra-

ri, entro il 2050 15 mila chilometri di linee ad alta velocità collegheranno 94 porti e 38 aeroporti del Vecchio Continente. Nell'Ottocento la ferrovia americana fu costruita da due compagnie private, la Central Pacific e dalla Union Pacific. A dividersi i lavori per la Transcontinental europea sono i tedeschi di Deutsche Bahn, i francesi di Sncf e gli italiani di Ferrovie. Nelle prossime settimane le commesse internazionali saranno uno dei punti qualificanti del nuovo piano industriale che l'ad di Fs Renato Mazzoncini presenterà alla stampa. «La vecchia dimensione nazionale - spiega il direttore centrale Fabrizio Favara - non ha più senso. Il nostro obiettivo è l'Europa e oltre».

Dei tre colossi europei del binario, Ferrovie è il più piccolo. Ma ha già raggiunto dimensioni ragguardevoli. Ha un fatturato di 8,5 miliardi e un utile prima delle imposte intorno al 20 per cento che genera un utile netto dell'8 per cento. Occupa quasi 70 mila dipendenti e soprattutto ha recentemente avviato un'aggressiva campagna di acquisizioni all'estero: «Stiamo internazionalizzandoci ma dobbiamo fare di più. Fuori dall'Italia - spiega Favara - generiamo circa il

10 per cento del nostro fatturato ma i concorrenti francesi sono tra il 25 e il 30 e i tedeschi sono al 40%». Si parte dall'hardware per arrivare al software. Pochi giorni fa Italcertifer, la controllata del gruppo che opera nel mondo della certificazione, ha firmato un memorandum con Danieli gruppo leader nella produzione delle rotaie. I laminati d'acciaio Danieli sono considerati tra i migliori al mondo. La società ha stabilimenti in Austria e in Russia e realizza rotaie lunghe fino a 120 metri senza saldatura. Quelle che, ormai da anni, hanno fatto scomparire il classico rumore del treno del Novecento, prodotto dagli sbalzi delle ruote sulle connessioni tra i pezzi di binario.

Fa parte dell'hardware anche la costruzione dei ponti. Italferr sta progettandone uno alto 260 metri per le ferrovie indiane ai confini tra India e Pakistan. «In Europa e oltre» è lo slogan. Ferrovie ha recentemente acquisito la piena proprietà della Thello, la società di diritto francese che collega quotidianamente Venezia, Milano, Torino e Parigi. Una linea in crescita di passeggeri nonostante la strozzatura della val di Susa, dove manca una moderna linea di alta

velocità e la crisi turistica della capitale francese. Sempre in Europa Ferrovie ha vinto la gara per l'acquisizione della Trainose, la società che gestisce le linee ferroviarie greche. Una privatizzazione che è conseguenza della crisi nata con il rischio di uscita di Atene dall'area euro. Fs ha offerto 45 milioni per un'operazione che Mazzoncini ha definito «in linea con la scelta dell'internazionalizzazione del prossimo piano industriale». La gara greca si concluderà formalmente nelle prossime settimane. All'altro capo d'Europa, in Gran Bretagna, Ferrovie ha ottenuto il passaporto di prequalificazione per le commesse che verranno assegnate nei prossimi mesi, a cominciare da quella per la gestione della linea Londra-Edimburgo.

Come ci si trasforma da campioni nazionali a player a livello globale? «Alla base - spiega Favara - c'è l'esperienza di un gruppo che già oggi gestisce ogni giorno 8 mila treni e che ogni anno sposta mezzo miliardo di viaggiatori e 80 milioni di tonnellate di merci». Ma a favorire l'espansione c'è anche la modifica delle regole. Il fatto che l'Europa abbia imposto standard nel segnalamento e nella lunghezza dei treni consente a tutte le ferrovie del Vecchio Continente di parlare lo stesso linguaggio e di diventare naturalmente interconnesse. Uno scenario capovolto rispetto agli anni Trenta del secolo scorso quando la dittatura di Franco isolò la Spagna istituendo lo scartamento ridotto per i binari della penisola iberica. Altrettanto avrebbe fatto due decenni dopo l'Urss. Oggi invece la Spagna è il paese europeo dove la rete dell'alta velocità è più sviluppata. Applicando gli stessi standard Ferrovie può espandersi non solo in Europa ma anche in Asia e in Africa. E' di fine agosto la vittoria nella gara per ammodernare il sistema di segnalamento sulla rete ferroviaria egiziana: una commessa del valore totale di 3 milioni di euro che si somma a quella da 2,2 milioni vinta a fine 2015 per la linea Alessandria-Cairo. In Iran il gruppo Fs è general contractor per la realizzazione di due linee di alta velocità: la Qom-Arak di 135 chilometri e la Teheran-Hamadan di 280 chilometri. L'accordo prevede anche che il gruppo italiano fornisca l'assistenza tecnica per l'acquisto di 22 treni e 500 carrozze passeggeri. Commesse sono state ottenute anche in Qatar, per la rete tranviaria di Lusail, una località a 40 chilometri da Doha, e in Arabia Saudita per la nuova linea ferroviaria che collegherà il Mar Rosso con il Golfo Persico, un binario di 1.400 chilometri che taglierà in due la penisola arabica.

Medioriente e Magherb sono dunque le due aree di naturale espansione per Ferrovie. In Europa la competizione con tedeschi e francesi si giocherà nei prossimi anni soprattutto nel settore della logistica. La scommessa di Bruxelles è di trasferire entro il 2050 almeno il 30 per cento dell'attuale traffico su gomma su ferrovia. Per questo l'Ue investe sui tunnel di base che stanno attraversando le Alpi. Quando, a fine 2017, gli svizzeri avranno completato l'ultima delle grandi gallerie sull'asse nord-sud, quella del Monteceneri, le ferrovie Italiane dovranno essere pronte per accogliere il nuovo flusso di merci. Si dovranno realizzare scali in grado di accogliere i convogli da 750 metri di lunghezza che diventeranno lo standard del futuro proprio grazie ai megatunnel che elimineranno le linee ferroviarie con forti pendenze. «Stiamo realizzando tutta la parte logistica negli scali a

valle delle linee ferroviarie svizzere», garantisce Favara. E all'inizio di giugno Mazzoncini e i suoi colleghi tedeschi hanno firmato un memorandum per regolare la nuova linea nord-sud che collegherà Francoforte a Milano abbattendo gli attuali tempi di percorrenza tra il capoluogo lombardo e la metropoli al centro del sistema economico e finanziario europeo. Se la linea nord-sud sarà pronta per il 2020, ci vorranno 10 anni in più per vedere realizzato completamente l'asse est-ovest, da Trieste a Torino e da qui, con il tunnel ferroviario più lungo del mondo, fino a Lione.

Ferrovie si ripropone di recuperare almeno una parte del gap con i concorrenti sulla logistica. Il fatturato dei tedeschi nel settore è di 15 miliardi contro i 6 dei francesi. Fs è ferma a 1 miliardo. Un altro ritardo da superare è quello sul trasporto pubblico locale. Una recente commessa per oltre 400 treni da destinare alle reti regionali è stata decisa proprio per riequilibrare il sistema dopo che negli ultimi anni le ferrovie italiane avevano investito soprattutto sullo scheletro del sistema costituito dalla rete di alta velocità.

Se Ferrovie riuscirà a vincere la scommessa della concorrenza con francesi e tedeschi, potrà a buon titolo giocare la partita a livello mondiale. Perché in fondo l'Europa è a sua volta una parte della grande piattaforma eurasiatica e già oggi c'è chi ha costituito la società che si occuperà di governare la via della seta ferroviaria, da Parigi a Pechino.

Nell'America di metà Ottocento la linea ferroviaria transcontinentale si realizzò in sei anni, tra il 1863 e il 1869. A spingere le società a fare in fretta c'era l'incentivo delle terre: il governo concedeva la proprietà di una striscia larga venti miglia a lato dei binari. Oggi la molla che dovrebbe spingere a costruire le nuove ferrovie è proprio il controllo del traffico merci. E l'Italia, da questo punto di vista, è uno dei Paesi che si possono considerare fortunati perché è all'incrocio tra il corridoio mediterraneo sull'asse est-ovest e quello che attraversa l'Europa da nord a sud unendo i porti di Genova e Rotterdam. Anche per questo Ferrovie può giocare una partita strategica nei prossimi decenni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Renato Mazzoncini** (1) ad di Fs  
**Rüdiger Grube** (2) presidente e ceo di Db-Deutsche Bahn  
**Violeta Bulc** (3) commissario Ue ai Trasporti Il ministro italiano delle Infrastrutture  
**Graziano Delrio** (4)



## I NUOVE COMMESSE

### Le cordate italiane per i binari nel deserto

La ferrovia transarabica che collegherà ad alta velocità il Mar Rosso con il Golfo Persico è solo una parte del progetto di nuove linee che attraverserà la penisola arabica. La tratta Jeddah-Al Jubail che sarà realizzata da Ferrovie, attraverserà anche la Mecca e Riad prima di arrivare sul golfo in Bahrain. Oltre 1.400 chilometri di binari che ad Al Jubail incroceranno l'altra grande direttrice che dal sud dell'Iraq e dal Kuwait arriverà fino a Muscat, in Oman, costeggiando il Golfo Persico per oltre 2.000 chilometri. Anche per le commesse di questo tratto sono in corsa cordate italiane. Il 29 aprile scorso l'ad di Ferrovie, Renato Mazzoncini, ha incontrato a Roma il presidente delle ferrovie saudite, Saad Al Gadhi e una delegazione del paese arabo. Il gruppo ha visitato la sala di controllo della stazione di Roma Termini, è salito su un Frecciarossa 100 e ha visitato a Napoli l'impianto per la manutenzione dei treni ad alta velocità. Oltre alla costruzione delle nuove linee la società ferroviaria italiana punta alle commesse per il controllo del traffico e la manutenzione del materiale ferroviario.



**Saad Al Gadhi**  
presidente della Saudi Arabian Railways

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### I COLOSSI EUROPEI A CONFRONTO

	Dimensione rete Migliaia di Km	Passeggeri ferro Mld passeg./Km	Passeggeri gomma Mld passeg./Km	Merci Mld tonn./Km	Fatturato Mld di euro	Crescita 2010-15 In %	Margine EBITDA In %	Margine EBIT In %	Fatturato all'estero In %
<b>TRENITALIA</b> Ferrovie dello Stato Italiane	16,7	43,6	2,2	23,4	8,5	1,5	23	8	10
<b>DB Bahns</b> Ferrovie Tedesche	33,2	88,6	8,0	98,4	43,2	2,8	10	-0,4	40
<b>SNCF</b> Ferrovie Nazionali francesi	29,3	86,8	n/d	33,1	31,4	0,6	14	-32	25

Fonte: elaborazioni FS Italiane su Annual Report di SNCF e DB