

## Un alleato tedesco per i treni di Toto. Allo studio la partnership con Deutsche Bahn per l'assalto al mercato passeggeri

In tandem con Lufthansa ha divorato i cieli d'Europa, fino a giocare da protagonista la lunga partita della privatizzazione Alitalia. E sempre con un partner tedesco avvia la fase due dell'avventura ferroviaria. Carlo Toto ha scelto Deutsche Bahn, la compagnia statale in fase di privatizzazione, come partner di RailOne per aprire nel 2010 il capitolo del trasporto passeggeri. I treni del gruppo Toto sono già operativi da due anni nel settore merci, lungo l'asse Verona-Brindisi. Un rodaggio che ha consentito al giovane Alfonso, l'erede designato a giocare con i treni, di soppesare con attenzione le potenzialità del mercato ferroviario di prossima liberalizzazione. Il dossier passeggeri ha subito nelle ultime settimane una decisa accelerazione alla luce di tre fattori: la conclusione della vicenda Alitalia, che comporta la confluenza di AirOne nella nuova compagnia di bandiera, la prossima privatizzazione delle Ferrovie tedesche, il cui collocamento ha subito soltanto un rallentamento congiunturale, e non ultimo lo scatto della seconda compagnia italiana, la Ntv di Montezemolo e Della Valle.

Dal quartier generale del gruppo Toto non arrivano conferme ufficiali alle indiscrezioni sull'alleanza ferroviaria con i tedeschi: è una delle ipotesi sul tavolo, è la risposta diplomatica. In realtà, Carlo Toto sarebbe pronto a investire nell'alleanza con Deutsche Bahn buona parte degli utili, circa 300 milioni, realizzati con la vendita di AirOne alla neonata Compagnia aerea italiana. I vantaggi assicurati dal socio tedesco sono un considerevole know how nel campo dell'alta velocità e una interessante flotta di treni Siemens, i preferiti da RailOne. Lo schema è destinato a riprodurre sui binari lo stesso match che si combatte da mesi nei cieli italiani tra i tedeschi di Lufthansa e i francesi di Air France. Le ferrovie d'oltralpe, infatti, sono alleate con Montezemolo e Della Valle per lanciare sulle rotaie italiane i treni rossi di Ntv.

Ma ovviamente c'è dell'altro, come si intuisce dalla mission aziendale di RailOne, che punta a diventare la società di punta del gruppo Toto nel trasporto intermodale: treni, gomma e navi. Sono gli stessi terreni di caccia del colosso tedesco, un gigante da 237 mila dipendenti e 31 miliardi di fatturato che assomiglia sempre meno a una classica compagnia ferroviaria pubblica. Il venti per cento della forza lavoro è stanziata stabilmente all'estero e gli interessi di Db spaziano ormai dall'Europa agli altri continenti, dove sono operative 1500 filiali. Ultimo sbarco in Emirati arabi e Qatar, dove tra agosto e settembre sono stati avviati i lavori per la costruzione di metropolitane e reti ferroviarie. In Italia Deutsche Bahn ha messo il naso per la prima volta due anni fa, partecipando alla gara della Regione Friuli per il sistema integrato dei trasporti gomma-ferro-mare. Sono interessi da tempo nel mirino del gruppo Toto, pronto a seguire con interesse anche la delicata partita della privatizzazione della compagnia ferroviaria tedesca. Il progetto annunciato dal ministero delle finanze prevede il collocamento sul mercato del 25 per cento della società, attraverso un'Ipo, un'offerta pubblica iniziale. Negli ultimi giorni, però, da Berlino è arrivata la frenata: «Vista l'incertezza estrema che regna sui mercati finanziari e per essere sicuri di assegnare il giusto valore all'operazione», ha spiegato il ministero tedesco delle finanze alla Reuters, il collocamento è sospeso. Se ne riparerà dopo la bufera che attraversa i mercati mondiali, ma sicuramente saranno tanti i pretendenti alla partnership con il numero uno europeo del trasporto su terra. Uno scontro tra giganti sul business del futuro, al quale Carlo Toto v