Il Sole 24 ORE.com

Data: 17/03/2010
Testata giornalistica: Il Sole 24 ore.com

«Ma l'alta velocità dipende da noi». La testimonianza dei big europei

Joint venture. ALLEANZE OBBLIGATE Tazzioli (Bombardier): «Un mercato così ampio compensa molti rischi Nel Golfo è un vantaggio avere partner cinesi»

Per costruire la rete ferroviaria più avanzata del mondo la Cina deve utilizzare le tecnologie più sofisticate. Chiedendole però in prestito agli occidentali, perché non è ancora in grado di produrle da sola in casa nonostante le migliaia di ingegneri sfornati ogni anno dagli atenei dell'ex Celeste Impero. Il mondo si accorge sempre più della capacità cinese nell'industria ferroviaria nel suo complesso, ma l'altissima velocità, e i sistemi di segnalamento a terra per i treni-proiettile, sono qualcosa che Pechino deve ancora domare, e che per ora acquisisce a suon di joint venture. Da parte loro, di fronte al mercato ferroviario più dinamico del mondo, i costruttori occidentali accettano di correre il rischio di vedersi sottrarre i segreti dei treni che viaggiano a 380 chilometri all'ora. «Per poter prendere parte al mercato cinese - spiega Roberto Tazzioli, presidente e amministratore delegato di Bombardier Transportation Italy - è necessario effettuare trasferimenti di tecnologia. Il rischio di copiatura c'è, ma per un livello di tecnologia così elevato come l'alta velocità ferroviaria, la situazione è tale che il partner cinese non è in grado di andare avanti senza il nostro supporto. Ad oggi non sono infatti in grado di fare i treni per l'alta velocità. Per cui si tratta di un rischio calcolato: non partecipare al mercato cinese, infatti, significa rinunciare, anche in prospettiva, al più grande mercato ferroviario del mondo». Bombardier ha tre joint venture in Cina. Una con Csr Sifang Locomotive and Rolling Stock, una per le metropolitane e una per i sistemi di controllo. La joint Bombardier-Sifang Transportation è inoltre impegnata nella realizzazione per il ministero delle Ferrovie cinese (Mor) del treno notte più veloce del mondo: venti treni da 16 carrozze in grado di raggiungere i 250 chilometri all'ora. «I nostri partner cinesi - prosegue Tazzioli - possono sicuramente diventare dei competitor, ma il volume di mercato in Cina è tale da rendere secondario il rischio di farne dei concorrenti. A volte ce li ritroviamo come concorrenti all'estero, ma in altre circostanze essere loro partner è un vantaggio, come nel caso della linea ad alta velocità Mecca-Medina, per la quale ci garantiscono competitività perché contribuiscono ad abbassare i costi». Col mercato cinese Bombardier ha messo in piedi un discorso di fornitori low-cost cinesi, ma non solo. «I nostri fornitori di Vado Ligure - dice Tazzioli - oltre a diventare più competitivi sui prezzi, hanno creato joint venture in Cina per la fornitura di componenti. Una formula che con le opportune modifiche si è riprodotta anche su un altro grande mercato emergente, l'India». Altro punto di forza della tecnologia ferroviaria occidentale sono i sistemi di segnalamento per l'alta velocità (tecnologia Ermts), che in Cina vede protagonisti Bombardier e Ansaldo Sts. «China South Locomotive and Rolling Stock (Csr, ndr) attualmente è un nostro partner e ci auguriamo di proseguire la collaborazione con loro, ma come spesso accade sui mercati mondiali - dicono fonti in Ansaldo Sts - quelli che sono partner in alcune aree possono diventare competitor in altre. Tuttavia la cosa non ci preoccupa. La tecnologia deve sempre fare un passo avanti. Noi puntiamo sulle nostre tecnologie per battere i cinesi là dove dovessero diventare nostri concorrenti». La torta è immensa, e tutti i grandi costruttori hanno piani per questo mercato. La tedesca Siemens fornirà a Csr i sistemi di trazione e di controllo del treno regionale Desiro in base a un accordo di cooperazione di lungo termine. I carrelli saranno costruiti su licenza in Cina. La francese Alstom guarda al mercato cinese, tra l'altro, come sbocco per le sue locomotive politensione della classe Prima, in grado di ridurre sensibilmente tempi e costi di trasporto. Il boom dell'alta velocità ferroviaria viaggia intanto in parallelo con quello del trasporto urbano. «In Cina - dicono fonti della Mobility Division di Siemens Italia - ci sono più di 120 città con una

popolazione di oltre un milione di abitanti. Di conseguenza, la domanda di mezzi di trasporto rapidi e rispettosi dell'ambiente è in crescita. Noi siamo in grado di soddisfare questa domanda e di lavorare con i nostri partner cinesi». Il futuro è assicurato: Pechino possiede la più grande riserva di valuta estera, che le dà il potenziale per avviare la più grande espansione della rete di ferrovie metropolitane della storia delle ferrovie.