

economia
 italiana

**Ferrovio
 il settore
 aspetta
 un treno
 da 4 miliardi**

Christian Benna
 a pagina 24

Per il settore ferroviario in arrivo 4,5 miliardi

TRENITALIA BANDISCE UNA GARA DA 500 CONVOGLI PER IL TRASPORTO LOCALE: È LA PIÙ ALTA DEGLI ULTIMI ANNI. PUÒ RIVITALIZZARE I CONTI DEI BIG, DA BOMBARDIER A HITACHI E ALSTOM MA ANCHE UNA NUTRITA SCHIERA DI PMI CHE FINORA HANNO CONTATO SOLO SULL' EXPORT

Christian Benna

Torino

Tutti gli occhi sono puntanti sui binari a "bassa velocità". Perché il mega bando da 500 treni regionali lanciato da Trenitalia per un valore complessivo di 4,5 miliardi di euro determinerà il futuro degli assetti produttivi del settore ferroviario in Italia e probabilmente anche una buona fetta dell'occupazione del settore che oggi impiega circa 14 mila dipendenti. La buona notizia è che, dopo anni di spese ridotte al lumicino, il gruppo Fs torna a investire nell'ormai vetusto trasporto locale, un mondo che i pendolari conoscono bene viaggiando a bordo di una flotta che per il 60% dei mezzi ha più di 25 anni di vita. E, in vista dei nuovi accordi di Fs con le Regioni, arriveranno 300 convogli elettrici ad alta capacità (450 posti a sedere), 150 treni a bassa capacità e 50 a trazione diesel. Fin qui tutto bene. La notizia cattiva è che la torta a disposizione, seppur molto abbondante, e che vale più del giro d'affari annuo del settore, che si aggira sui 3,3 miliardi di euro, rappresenta il punto di non ritorno per molte società. Almeno per quelle più grandi.

Se si sale a bordo della megacommissa si continua a produrre in Italia, altrimenti il rischio di degra- gliare in crisi aziendali è alle porte. «Il bando di Fs è un bando che, per le sue dimensioni, ha ottenuto un grande richiamo e tutti i grandi gruppi internazionali stanno parte-

cipando con le relative offerte - spiega Maurizio Manfellotto, presidente di Assifer **Anie** e numero uno di Hitachi Rail Italia. «Ci auguriamo tuttavia che saranno premiate quelle aziende che hanno stabilimenti in Italia. Per fare 500 treni ci vogliono 30 milioni di ore lavoro, pertanto le ricadute occupazionali saranno enormi». Nel nostro Paese i grandi produttori ferroviari sono rimasti tre: Alstom, Bombardier e Hitachi Railway tutti eredi della tradizione sui binari made in Italy che in questi anni hanno messo su rotaia la rivoluzione dell'alta velocità. Ma i volumi che saturano e danno continuità agli impianti dipendono dal sistema di trasporti locale e urbano troppo a lungo dimenticato.

La grande crisi economica, tra 2007 e 2014, ha fatto precipitare il giro d'affari del ferroviario crollato del 35% sul mercato interno, solo in parte compensato dall'aumento dell'export. Oggi per i big del settore si gioca la partita decisiva. Alstom, l'ex Fiat Ferroviaria, sta riorganizzando la sua presenza in Italia dopo la cessione del settore energia a General Electric. Nello stabilimento di Sesto San Giovanni si faranno solo manutenzioni e riparazioni. Nell'impianto di Savigliano a Cuneo, i 900 lavoratori seguono le vicende nazionali con il fiato sospeso tra i ritmi della cassa integrazione e commesse per l'alta velocità di 8 nuovi treni Ntv. Nel caso di mancata vittoria di almeno un lotto di produzione, lamentano i sindacati, sarà difficile mantenere l'occupazione a questi livelli.

Si respira un'aria simile in casa Bombardier, ex Tecnomasio Italiano, nello stabilimento di Vado Ligure dove i 650 dipendenti hanno prodotto, in collaborazione con Ansaldo Breda, il FrecciaRossa 1000. In Liguria si procede con gli ammortizzatori sociali, e malgrado il sostegno della Regione che

ha destinato alla fabbrica 13 milioni di euro di fondi europei per lo sviluppo, l'esito del bando di Fs si rivelerà di cruciale importanza per il futuro aziendale.

Anche per Hitachi Rail la conquista dell'Italia si sta rilevando più complessa del previsto dopo l'acquisizione di Ansaldo Breda di Pistoia da Finmeccanica, pur vantando com-

messe di valore: dall'Etr 1000 alta velocità alle metropolitane di Honolulu e Copenaghen. La guerra intorno all'Opa lanciata sul gioiello della segna-

le Ansaldo Sts, che porterebbe Hitachi a guidare un gruppo ferroviario di sistemi integrati, sta mettendo in difficoltà le strategie della multinazionale giapponese. Entro l'estate Fs aprirà la buste e si capirà il nuovo corso del ferroviario italiano. Intanto, il treno va veloce e non si ferma per le altre aziende italiane, quelle piccole e medie che si sono specializzate nei vari segmenti del materiale rotabile e nella digitalizzazione dei binari, che si sono quasi completamente smarcate dal mercato interno e operano come multinazionali tascabili in tutto il mondo. L'aspetto interessante è che alcune di queste società non nascono nel mondo ferroviario. Basti pensare a Lucchini Rs, spinoff della dinastia dell'acciaio Lucchini, che oggi fattura 386 milioni ed esporta il 70% all'estero. Due terzi di tutte le ruote dei treni dell'alta velocità cinese (la più estesa al mondo) sono forgiate nel bergamasco, a Lovere, negli stabilimenti della Lucchini, recentemente potenziati dall'acquisizione del gruppo Mamè. «Non ci fermiamo qui - dice Giuseppe Lucchini, presidente dell'azienda - l'avventu-

ra in Cina è stato un grande successo. Ma ora scommettiamo anche sull'Africa. Abbiamo appena aperto una società in Sud Africa che possa fare da testa di ponte per l'espansione in tutto il continente».

Continua a crescere nel ferroviario anche Margaritelli, l'azienda umbra del parquet a due strati, il Listone Giordano, che produce traversine per i binari dell'alta velocità, ora rafforzata dall'acquisto di un ramo di azienda Coopsette. Le automotrici diagnostiche di Mer-Mec di Monopoli viaggiano in tutto il mondo, dalle linee dei tram di San Francisco fino a quelle degli Shinkansen giapponesi.

Nel torinese vince il treno digitale. Fresca di nascita è la divisione Prima Electro, unità di Prima Industrie di Gianfranco Carbonato che sforna Pc per treni, accelerometri, unità di controllo e Inverter per l'alta velocità. La misurazione digitale degli scambi, che oggi è ancora un'operazione manuale, ed è una delle cause dei ritardi sulle linee, arriva da una dinamica Pmi torinese, la Dma guidata da Cesare Santanera che ha sviluppato, prima azienda la mondo, un sistema di rilievo automatico della geometria degli scambi utilizzando tecnologie optoelettroniche.

L'altro ferroviario, quello che sfoggia nomi pochi noti, non è fatto solo di battitori liberi. In Toscana è nato un vero e proprio distretto, che l'anno scorso si è trasformato in un grande consorzio e che comprende 32 imprese con un fatturato complessivo attorno ai 600 milioni. A guidare il distretto c'è Daniele Matteini, presidente di Ditecfer e general manager di Ecm di Serravalle Pistoiese, rimasta l'unica azienda 100% made in Italy nei sistemi di segnalamento. «Fatturiamo 70 milioni di euro - dice Matteini - e puntiamo ad acquisizioni in Germania. E la forza del distretto c'è sta permettendo di guadagnare commesse in tutto il mondo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

[RINNOVO DELLA FLOTTA]

E un altro mezzo miliardo viene dal Mercei

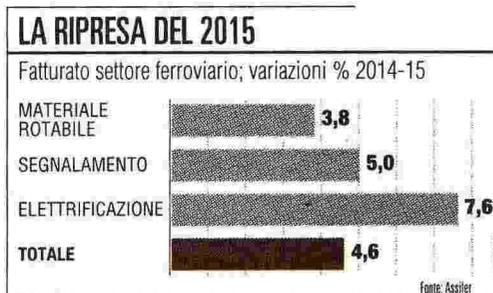
A tutta velocità sui binari della logistica. La prossima sfida di Trenitalia guidata da Renato Mazzoncini, in attesa della quotazione in Borsa, slittata al 2017, sarà quella di rinnovare la divisione Cargo e le società ad essa collegate in un unico soggetto: la nuova Mercitalia. In ballo ci sono 500 milioni di euro di investimenti che andranno a rinverdire il materiale rotabile e contribuiranno a creare una piattaforma logistica integrata. «Le merci tornano al centro della strategia di Ferrovie dello Stato», ha detto Mazzoncini nel corso di un'audizione al Senato. In questi anni il settore cargo ha bruciato cassa in tutta Europa. Secondi gli analisi te-

deschi di Sci Verkehr, il treno ha perso la competizione con il trasporto su gomma, con la maggior parte degli operatori (tranne gli svizzeri) che continuano a viaggiare in perdita. Così anche Trenitalia Cargo: nel nostro paese il traffico merci su rotaia vale appena il 6% del totale e ha perso ben il 40% del traffico negli ultimi 7 anni. Per la nuova Mercitalia la sfida sta nell'aggiornare la flotta silenziando i carri (che così rumorosi non possono più operare in Svizzera), riducendo i costi con treni più lunghi, a 750 metri, e puntando su una logistica intermodale più efficiente. (ch.b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

economia italiana

1,96 MILIARDI DI EURO
E' il valore complessivo degli acquisti generati dal bonus mobili nei primi 18 mesi di attività. Cifra che con la proroga può raddoppiare



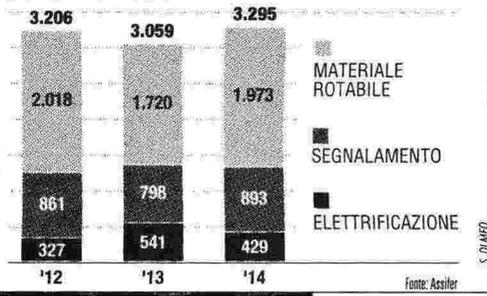
[I PROTAGONISTI]



Maurizio Manfellotto (1) presidente di Assifer **Anie** e ad di Hitachi Rail Italia. **Giuseppe Lucchini** (2) presidente della Lucchini Rs. **Gianfranco Carbonato** (3) ad di Prima Industrie. **Cesare Santanera** (4) ceo di Dma. **Daniele Matteini** (5) presidente di Ditecfer e general manager di Ecm

IL SETTORE FERROVIARIO IN ITALIA

Dati in milioni di euro



Nella foto, un treno locale. Il 60% del materiale rotabile che **Trenitalia** impiega sulle linee locali ha più di 25 anni di attività

