

# Il mercato interno e l'eccellenza tecnologica fanno correre l'industria italiana del treno

**UN AIUTO DALLE FERROVIE DELLO STATO CHE HANNO AVVIATO UN PIANO DI SPESA DA 95 MILIARDI DI EURO: 73 PER INFRASTRUTTURE, 14 PER MATERIALE ROTABILE E 7 PER L'INNOVAZIONE E CON L'HI-TECH SI VUOLE RECUPERARE IL TERRENO PERSO ALL'ESTERO**

**Vito de Ceglia**

*Milano*

Dopo aver registrato nel 2015 una crescita a due cifre, nel 2016 l'industria italiana fornitrice di tecnologie per i trasporti ferroviari ed elettrificati ha mostrato un lieve calo del volume d'affari complessivo (-1,6% la variazione annua del fatturato totale). A frenare sono state le esportazioni che hanno mantenuto nel complesso un profilo poco dinamico (+0,2%), risentendo dell'incertezza dello scenario internazionale per l'avvio di nuovi investimenti. Incertezza che le imprese italiane hanno cercato di ovviare in parte grazie ad un'offerta tecnologica avanzata che ha consentito di acquisire importanti commesse in giro per il mondo, in particolare in area extra Ue.

Prospettive molto favorevoli sono invece legate all'evoluzione dell'ordinato sul fronte interno, dopo aver mostrato un andamento debole nel periodo 2011-2013: a partire dal 2014, infatti, gli investimenti in Italia nel mercato dei trasporti ferroviari hanno registrato una crescita significativa. Per effetto della decisione da parte del principale committente nazionale, le Ferrovie dello Stato (Fsi), di avviare un piano decennale (2017-2026) da 95 miliardi di euro: 73 miliardi previsti per le infrastrutture, 14 miliardi per il materiale rotabile e 7 miliardi per lo sviluppo tecnologico.

«È un piano molto ambizioso perché, per la prima volta, cerca di soddisfare i bisogni dell'utenza non solo in termini di trasporto ferroviario ma nell'ottica del *door to door*. Questo è un elemento fortemente innovativo che ha già stimolato interesse all'interno del nostro comparto industriale», esordisce

Maurizio Manfellotto, presidente di Assifer **Anie**, l'associazione che rappresenta la filiera tecnologica dell'industria nazionale dedicata al settore del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico urbano elettrificato (metro, tram, filobus).

Altri segnali importanti arrivano anche dal segmento "rotabile", a fronte degli investimenti programmati dai principali committenti nazionali che hanno fatto registrare nell'ultimo triennio un andamento sostenuto, grazie in particolare al piano di consegne per l'acquisto dei nuovi Etr 1000 conclusosi nella prima parte dell'anno. Per quanto riguarda l'ordinato, inoltre, l'assegnazione della gara per la fornitura di 450 treni regionali avrà effetti positivi su tutte le attività industriali del settore nei prossimi anni. Così come gli investimenti nelle reti, previsti soprattutto per l'implementazione del sistema Ertms per il controllo della circolazione. E i piani per la realizzazione dei corridoi TEN-T, che potranno avere in futuro ricadute interessanti sulla domanda rivolta alle imprese italiane di settore.

«Per il momento, il dato più confortante arriva però dal mercato interno che, dopo 4 anni di stasi fino alla fine del 2014, è ritornato a crescere per effetto di un deciso aumento degli investimenti del gruppo Fsi, passati dai 4 miliardi circa del 2014 ai 6 miliardi del 2016. Questa situazione ha determinato risvolti positivi per le società del settore, al di là di qualche rara eccezione», puntualizza Manfellotto. Tanto meno preoccupa al numero uno di Assifer la poca dinamicità riportata lo scorso anno dalle esportazioni: «In Italia esistono eccellenze tecnologiche a livello mondiale che si stanno imponendo sui mercati internazionali — spiega — circa 1 miliardo di fatturato per l'esportazione su 4 miliardi complessivi, con previsioni di ulteriore crescita».

Resta tuttavia il dato inconfutabile che, con l'acquisizione di AnsaldoBreda da parte di Hitachi, l'industria ferroviaria italiana continua a perdere pezzi. Pensiamo ai costruttori nazionali dei treni: non ci sono più.

Questo rappresenta un limite per il nostro Paese? «Da quasi 3 anni Hitachi è entrata nel settore ferroviario italiano sia per la parte veicoli che per la parte segnalamento — risponde Manfellotto — Il nostro Paese oggi può quindi contare su un gruppo internazionale importante capace di investire e portare innovazione, ma soprattutto in grado di sostenere la competizione di aziende italiane su un mercato globale».

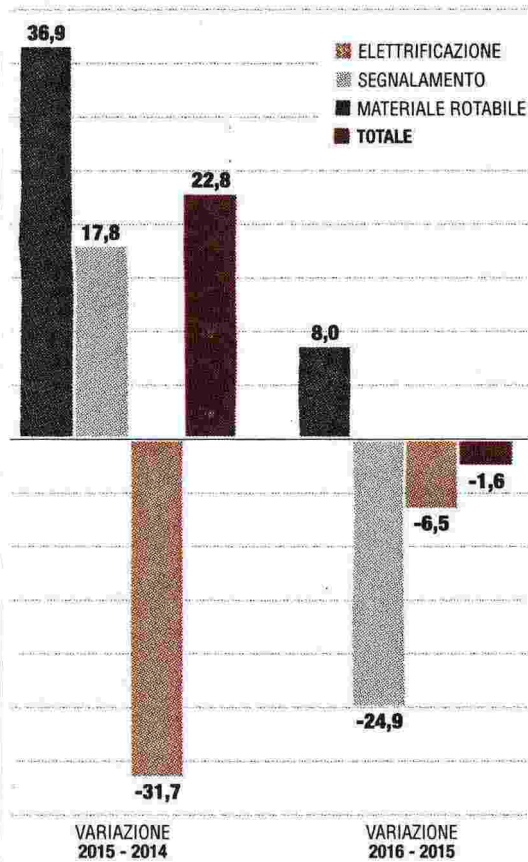
Capitolo treni regionali. Da anni rappresentano uno dei veri problemi per il trasporto pubblico. Come si può ovviare a questo handicap? «Il problema è rappresentato dalla vetustà di una quota significativa di mezzi che circolano sulla rete, mediamente hanno un'età superiore ai 25/30 anni, e dall'inadeguatezza del parco mezzi rispetto ai fabbisogni degli utenti», premette il presidente. Che, però, mostra fiducia per il futuro: «Il piano di Fsi da 14 miliardi di euro per il materiale rotabile e i primi contratti per la fornitura dei 450 treni regionali contribuiranno al rinnovamento di treni ormai obsoleti — aggiunge — Non solo, il Governo ha stanziato più di 2 miliardi esclusivamente per l'acquisto di nuovo materiale rotabile da destinare al trasporto regionale. Le risorse economiche sono disponibili e si è anche avviata la concreta attuazione al piano di ammodernamento delle flotte. Bisogna, dunque, continuare su questa strada».

E Manfellotto lancia un appello alle imprese di settore italiane: «Abbiamo grandi competenze tecnologiche che in alcuni casi non vengono valorizzate. La consapevolezza di un mercato sempre più globale impone di mettere a sistema le nostre potenzialità come industria e di avere una sempre maggiore apertura della committenza verso proposte tecnologiche innovative volte a migliorare l'adeguatezza del nostro sistema ferroviario a beneficio degli utenti, della sostenibilità ambientale e della sicurezza. La recente gara per la fornitura dei 450 treni regionali di Trenitalia è un esempio in questo senso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## CRESCE IL MATERIALE ROTABILE

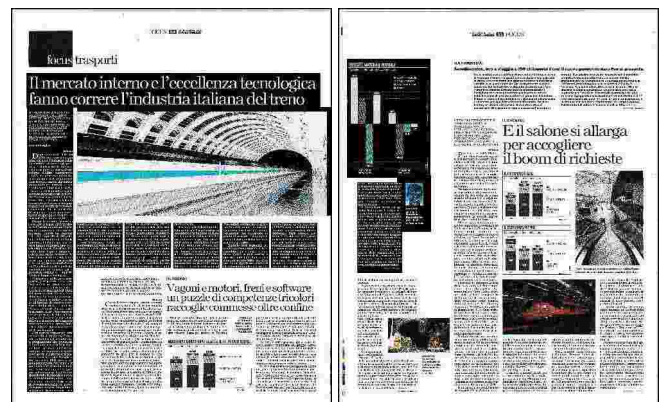
Variazioni % del fatturato totale per settori



S. DI MED



Nella foto qui sopra  
**Maurizio Manfellotto**  
presidente di Assifer **Anie**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.