



mmpo
mobility press | magazine

**Il futuro dei trasporti è nelle città.
L'intervista al Vicepresidente ANIE ASSIFER, Luigi Corradi**

Corradi: il futuro è nelle città, l'Italia con la stabilità può farcela

**Traspol: il mercato delle autolinee di lunga percorrenza.
I dati dei mesi estivi**

Numero 75 - 2 Novembre 2016



Editoriale

Corradi: il futuro è nelle città, l'Italia con la stabilità può farcela

Luigi Corradi è vice-presidente di Anie Assifer, l'associazione che riunisce le imprese operanti in Italia per le tecnologie del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico di massa a livello locale, oltre che Presidente e amministratore delegato di Bombardier Transportation Italy dall'agosto 2013. La sua voce è quella di un protagonista di primo piano che analizza le prospettive dell'industria ferroviaria del nostro Paese e guarda anche al settore del trasporto pubblico locale, che costituisce uno dei principali mercati di riferimento.

Anie Assifer condivide da tempo le preoccupazioni circa le sorti dell'industria ferroviaria italiana, che ha subito un processo di razionalizzazione anche a causa dell'asfissia del mercato interno, in cronica crisi di commesse per i mancati investimenti nel settore. Negli ultimi tempi, sono intervenute però importanti novità che Corradi non manca di sottolineare nella sua intervista: il manager sottolinea che "c'è ancora molta industria italiana che lavora nel nostro Paese" ed evidenzia l'importanza della gara indetta da Trenitalia per la fornitura di 450 nuovi treni, ma soprattutto il piano di investimenti della società che prevede un impegno di 4,5 miliardi per rimodernare circa l'80 per cento del parco rotabile ferroviario regionale nell'arco dei prossimi 5-8 anni.

Assieme a queste luci, ci sono anche le ombre: su ferro non corrono solo i convogli ferroviari, ma anche i vagoni metropolitani e quei tram che tutti gli amministratori locali vorrebbero rilanciare, ma per i quali sostanzialmente nulla si muove. Corradi ricorda che l'ultimo ordine importante (assegnato proprio a Bombardier Italia) è stato quello della città di Palermo e risale nientemeno che al 2006, mentre "gli altri mezzi nelle

poche città che hanno una rete tramviaria hanno più di dieci anni", con una valutazione tutto sommato ottimistica che tiene conto delle ultime ordinazioni e non considera il materiale "storico" ancora in circolazione in molte città (un esempio per tutte: Roma). Corradi, però, si rifiuta di considerare il mercato "chiuso" e obietta giustamente che "il futuro è nelle città, dove bisogna investire in infrastrutture e macchine", sottolineando che "c'è grande bisogno di sostituzione del materiale rotabile e di nuove linee e di prolungamento delle attuali", osservando en passant che c'è stata forse troppa attenzione per le metropolitane (che rimangono comunque fondamentali) rispetto ad uno sviluppo della rete dei tram, che è un mezzo che "costa molto meno". Bombardier e le altre imprese che operano nel settore hanno sviluppato oramai dei mezzi che potrebbero far rinascere il sistema dei trasporti nelle nostre città e, dunque, l'importante è che si riprenda la strada per investire decisamente nel settore con una programmazione pluriennale e di lungo periodo. Ed è questo il principale messaggio che il vicepresidente di Assifer consegna con questa intervista a Mobility Press. Secondo Corradi, "il problema è la certezza delle regole e la stabilità politica, centrale e locale". Non c'è neanche un problema di risorse, perché "i capitali ci sono, basta che si riescano a spendere bene e in tempi certi". Recuperando alcuni termini fin troppo abusati del "politichese", si potrebbe dire che è questione di "volontà politica": è lo stesso Corradi a sottolineare che "ormai nella gente c'è una grande consapevolezza e vuole vedere le soluzioni, non annunci". E', in effetti, quanto si attendono tutti, ma vale sempre la pena di ripeterlo con molta convinzione. A.D.

Intervista

Il futuro dei trasporti è nelle città, investire in infrastrutture e macchine.

L'intervista al Vicepresidente ANIE ASSIFER, Luigi Corradi



Luigi Corradi, Vicepresidente ANIE-ASSIFER

Intervista a Luigi Corradi, vicepresidente ANIE Assifer, Associazione industrie ferroviarie

Ingegnere Corradi, le grandi industrie italiane non ci sono più. E pensiamo ai costruttori di treni. Oggi sembra essere tutto passato in mani straniere.

Non è così, c'è ancora molta industria italiana nel settore che lavora nel nostro Paese. Ma se da una parte è vero che ci sono un po' meno aziende a capitale italiano, dall'altra dobbiamo dire che si tratta di impianti industriali fortemente radicati nel nostro territorio: si sono aperte a capitali esteri per garantirsi una maggiore solidità finanziaria. L'ultimo intervento, lo sanno tutti, è stato quello di Hitachi che potrà certamente dare ad Ansaldo Breda e ad Ansaldo STS sviluppo per affrontare un mercato che è sempre più globale.

È cambiato il mondo...

Non è più l'epoca in cui un'azienda poteva crescere solo sul mercato interno. E il cambia-

mento è un processo che dura da anni.

Guardiamo Bombardier. Vado Ligure, era ed è per definizione uno stabilimento italiano, ma è da 100 anni di proprietà estera essendo passato da una fusione della vecchia Tecnomasio con la svizzera Brown Boveri, poi diventata ABB, ADtranz e poi ancora della multinazionale Bombardier. Ed a Vado Ligure è nato il Frecciarossa 1000, realizzato in partnership con Hitachi Rail Italy a Pistoia. Un prodotto italiano, ma globale, che impiega le migliori tecnologie del mondo.

Ma la percezione generale è che il settore sia stritolato dalla crisi e dalla concorrenza straniera. Sono sparite aziende che hanno fatto la storia del comparto.

Le aziende che avevano prodotti da offrire sono rimaste sul mercato con buone possibilità di crescita. Le piccole aziende non ce l'hanno fatta e sono fallite. Se il mercato confermerà il trend positivo le grandi, che hanno spalle larghe e capacità finanziaria per sviluppare progetti complessi, potranno essere d'aiuto per le piccole

È di pochi giorni fa la presentazione del piano industriale 2017-2026 del gruppo FS. Ne vediamo due fattori centrali: competizione ed investimenti.

Renato Mazzoncini è stato molto chiaro e vede una competizione intermodale. Oggi si pensa ad un viaggio che non è più stazione-stazione. Il treno (e il trasporto pubblico) deve essere



l'alternativa al trasporto privato.

Le FS dicono: noi possiamo occuparci dell'intera filiera del trasporto: la metropolitana d'Italia, i treni regionali, le metro, il tram, il bus, fino al car e al bike sharing. Me ne occupo, li interconnetto e li faccio funzionare bene. Questo è il messaggio forte di FS.

Treni regionali, il vero handicap in questo momento.

È di pochi mesi fa la gara per 450 treni ma nel piano industriale si prevede un importante investimento, sono 4,5 miliardi, nei 5/8 anni, per rimodernare l'80% del parco mezzi regionali. C'è quindi una necessità totale ben superiore rispetto ai 450 treni attualmente in costruzione da affiancare ai 200/250 che non hanno ancora un'età da radiazione.

Basti pensare alla necessità della Lombardia, che avrebbe bisogno di almeno 100 treni.

E con questo il mercato è chiuso?

Assolutamente no, il futuro è nelle città, dove bisogna investire in infrastrutture e macchine. Non dobbiamo dimenticare che l'ultimo ordine importante per l'acquisto di tram è stato quello di Palermo nel 2006.

Gli altri mezzi nelle poche città che hanno una rete tramviaria hanno più di 10 anni e sono principalmente quelli prodotti da AnsaldoBre-

da. C'è un grande bisogno di sostituzione del materiale rotabile e di nuove linee e di prolungamento delle attuali.

C'è stata troppa attenzione sulle metropolitane, che sono sì fondamentali, ma dove devono portare un traffico importante. Il tram costa molto meno.

Cosa manca per dare certezza alle imprese?

Il problema è la certezza delle regole e la stabilità politica, centrale e locale. Non c'è un problema di risorse. I capitali ci sono, basta che si riescano a spendere bene ed in tempi certi. Ormai nella gente c'è una grande consapevolezza e vuole vedere le soluzioni, non gli annunci.

I soldi non ci sono dappertutto. E le procedure di gara sono molto conflittuali.

Se mancano risorse si debbono trovare perché sulla mobilità urbana si deve fare molto molto di più, con progetti concreti e con la politica che fa la regia di un'operazione che deve dare fiato alle nostre città. E le gare debbono essere fatte bene.

Le FS lo stanno facendo: la recente gara per i treni regionali si è chiusa senza alcun ricorso. E questo è un fatto di assoluto rilievo.

A.R.

