

BUSINESS AD ALTA VELOCITÀ | PARLA L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI BOMBARDIER ITALIA, ROBERTO TAZZIOLI



Il mercato delle commesse ferroviarie è sempre stato un settore protetto, su cui pesano le scelte dei governi. Ma ora il colosso canadese, che ha rilevato le officine di Vado Ligure, vuole spargliare i giochi e ai concorrenti Alstom e Ansaldo Breda manda a dire che...

di GIUSEPPE CORSENTINO

«**A**bbiamo tutto quello che serve per partecipare con successo alle gare di Trenitalia: prodotti ad alto contenuto di tecnologia e con un altissimo livello di affidabilità, capacità produttiva, efficienza a prova di qualsiasi specifica contrattuale e di qualsiasi tabella di marcia, tant'è che non abbiamo mai, dico mai, pagato una penale per ritardata consegna a differenza dei nostri concorrenti...».

Detta così, la gara per i nuovi treni per l'Alta velocità, che l'amministratore delegato di Trenitalia, Mauro Moretti, vuole far partire la primavera prossima in modo che i convogli siano pronti per il 2010-2011 (data di apertura delle nuove linee Torino-Milano-Roma-Napoli), dovrebbe essere una passeggiata per la **Bombardier Transportation**, il colosso canadese dell'industria ferroviaria (ma anche di quella aeronautica: 12 miliardi di euro di fatturato nei due comparti, presente in 24 Paesi, 56 mila dipendenti, quota-

ta alla Borsa di Toronto, un gioiello industriale vanto del Québec) che sei anni fa, nel 2001, ha rilevato le mitiche officine di Vado Ligure (fondate nel 1905 come **Tecnomasio** e poi passate alla **Brown Boveri**, alla **Asea** e infine alla divisione ferroviaria della **Chrysler** nel 1996).

E invece sarà durissima, perché al colosso Bombardier, che in questi anni ha fatto di Vado Ligure uno dei centri europei di eccellenza per la costruzione di locomotive a corrente continua, manca una componente non proprio secondaria quando si tratta di grandi commesse pubbliche.

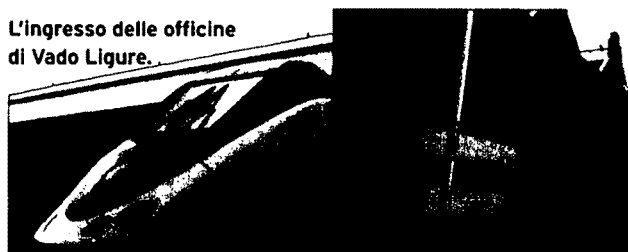
Di che si tratta? Roberto Tazzioli, l'ingegnere modenese che Bombardier ha strappato ai concorrenti della **Alstom** e

che ora guida Bombardier Transportation Italy (le officine di Vado Ligure e il centro d'ingegneria per i sistemi di segnalamento di Roma), frequenta da almeno vent'anni il mercato ferroviario e sa quanto possa essere determinante (in Italia e non solo) la politica industriale del proprio governo nell'affidamento di una grande commessa. La spiega così: «Bombardier è un gigante industriale, ma non ha dietro di sé giganti politici come può essere il presidente francese per il gruppo Alstom o il cancelliere tedesco per la **Siemens**. Diciamo che l'attività di lobbying non è il nostro punto di forza».

Però diciamo anche che le ferrovie Italiane vi hanno appena ordinato altre 150 locomotive E464, quelle impegnate per il trasporto regionale. E che la vostra quota di mercato nel settore locomotive arriva al 90%. Sembra una smentita alle sue affermazioni.

La locomotiva E464 è un gioiello di tecnologia. Ripeto: è difficile batterci sui prodotti. Su questo punto credo ci sia un consenso generale tra gli esperti del settore. Pensi che perfino la Scnf francese ha scelto il nostro convoglio Spacium, un treno leggero per i collegamenti ▶

L'ingresso delle officine di Vado Ligure.



frequenti e veloci con i Comuni della *banlieu* parigina che rappresentano il 50% di tutto il traffico passeggeri della Francia. Abbiamo battuto in casa l'Alstom e tutti sappiamo quanto il sistema francese sappia tutelare i propri interessi.

Si potrebbe dire lo stesso per la nostra Ansaldo Breda del gruppo (pubblico) Finmeccanica. Forse per questo state trattando un'intesa o, per dirla alla francese, una *entente cordiale* con il gruppo di Guaraguaglini in vista delle prossime gare per l'Alta velocità?

Prima di rispondere sui colloqui con l'Ansaldo Breda, vorrei chiarire che le commesse ferroviarie sono state storicamente un mercato protetto. Fino a poco tempo fa era la direzione materiale rotabile delle Ferrovie che progettava un treno e poi lo affidava alle imprese nazionali. L'ultimo esempio è stato il consorzio Trevi (Treno veloce italiano) che ha sviluppato gli ETR 500, che oggi non rispondono alle norme di interoperabilità, insomma agli standard stabiliti l'anno scorso in sede europea da tutte le società di trasporto ferroviario.

E chi c'era nel consorzio Trevi?

Tutti. Ansaldo Trasporti che all'epoca era dell'Iri; Breda costruzioni ferroviarie che era dell'Efim. E poi Fiat ferroviaria di Savigliano, Tecnomasio Brown Boveri (cioè le officine di Vado Ligure che allora non facevano parte del gruppo Bombardier) e Firema delle famiglie Fiore Regazzoni Marchiorello.

Oggi questa concertazione industriale tra Ferrovie e imprese nazionali non esiste più?

Oggi la divisione ingegneria e sicurezza delle Ferrovie, il cuore ingegneristico di Trenitalia che sta a Firenze, non progetta più, ma fissa le specifiche dei nuovi convogli e ne controlla la realizzazione. E alle gare si partecipa tutti.

Ma voi della Bombardier, pur bravi come dite di essere, non avete partecipato nel 2003 alla gara per la realizzazione di 26 Pendolini.

Il Pendolino è un prodotto particolare,

tutto italiano, sviluppato negli anni Settanta da Fiat ferroviaria che nel 2000 è stata ceduta ai francesi di Alstom. Che sono gli unici che hanno partecipato e che hanno vinto quella gara.

Alstom è la stessa che ha vinto la gara per la fornitura di 200 treni regionali Minuetto, quelli che hanno avuto gravi problemi ai carrelli e alle ruote, nonostante si tratti di convogli non proprio economici, visto che costano circa 3 milioni di euro ciascuno...

Sì, i Minuetto sono realizzati dalla Alstom. Qualcosa deve essere successo perché una volta i carrelli erano una vera eccellenza industriale della Fiat ferroviaria di Savigliano.

Ma i carrelli del Minuetto non sono più prodotti a Savigliano: arrivano dallo sta-



A sinistra, l'assemblaggio delle locomotive nelle officine di Vado Ligure. Sopra, Pierfrancesco Guaraguaglini, numero uno di Finmeccanica.

billimento di Le Clusot in Francia.

È vero, dopo l'acquisizione, Alstom ha trasferito la produzione dei carrelli fuori dall'Italia. La nostra *policy* industriale, qui alla Bombardier, è diversa.

Vale a dire?

Vale a dire che tutti i prodotti destinati alla rete ferroviaria italiana vengono sviluppati e realizzati qui. Non adattiamo prodotti o componenti preesistenti. E i dati della crescita di Vado Ligure lo dimostrano: +40% di ore lavorate, +37% del valore della produzione, +20% dei livelli di occupazione e +60% la crescita dell'indotto solo in Liguria. Con oltre 350 milioni di euro di fatturato (di cui 60 solo per la manutenzione) Bombardier può essere considerata un'azienda di eccellenza del sistema ferroviario italiano. Non un'azienda-cacciavite dove si fa solo as-

semblaggio. Qui ci sono 45 ingegneri che studiano e provano nuovi prodotti tenendo conto delle caratteristiche del sistema ferroviario italiano.

E che ora stanno mettendo a punto Zefiro, il convoglio con cui Bombardier parteciperà alla gara di Trenitalia per l'Alta velocità.

Prima di metterci al lavoro su Zefiro, che è stato disegnato da Zagato e che utilizza componenti - sottosistemi come diciamo noi ingegneri - già sperimentati su altri convogli (per esempio, i propulsori elettrici già provati con successo sull'Ave 102 in Spagna), dovremo verificare il reale contenuto del piano di Moretti. Sono previsti 2 miliardi di euro per l'Alta velocità e le merci che l'amministratore delegato di Trenitalia ha promesso di trovare

sul mercato finanziario, mentre i 4 miliardi che servono per i treni del trasporto regionale dovrebbero arrivare dallo Stato.

Restiamo sull'alta velocità. Il vostro Zefiro dovrà gareggiare con il Velaro di Siemens e con l'Agv di Alstom. Sarà una gara di velocità, visto che i due convogli concorrenti si presentano come bolidi da oltre 350 chilometri all'ora?

Il Velaro ha avuto qualche problema alle sue prime prove sulla tratta Madrid-Tarragona in Spagna e quanto all'Agv di Alstom

non mi risulta che la stessa SnCF si sia precipitata ad acquistarlo. Molto più realisticamente, credo che l'orografia e le condizioni dell'Italia non siano adatti ai bolidi, ma a treni veloci e soprattutto affidabili.

Per evitare quello che accade oggi: gli Etr 500 fermi in mezzo alla campagna per avaria.

Questo accade sia per problemi di linea sia per problemi di manutenzione. Per questo la tendenza è sempre più quella di affidare la manutenzione al costruttore. In questo modo, Trenitalia si assicura un servizio migliore e a costi contenuti.

Pare che Trenitalia spenda più di 4 euro al chilometro per la manutenzione dei suoi ETR 500, ciascuno dei quali percorre in media 150mila chilometri all'anno.

Che dire? Bombardier ha vinto ►

• l'appalto per la manutenzione di 20 locomotive E412 (quelle dei treni merci) per un importo molto, molto inferiore. Non solo. Da quando ce ne occupiamo noi, posso garantirle che 18 locomotive sono sempre in circolazione sulla rete.

Ma un conto è la gara per la manutenzione, un altro una gara da 2 miliardi di euro per l'Alta velocità. Come diceva lei stesso all'inizio di questa intervista, le grandi commesse ferroviarie rispondono anche a criteri non solo tecnici. Ora è venuto il momento di rispondere sui vostri colloqui con Ansaldo Breda.

Quando si tratta di forniture di queste dimensioni (cioè 50 treni che hanno un prezzo medio di 25 milioni di euro a convoglio) è naturale che le aziende si parlino e verifichino ipotesi di collaborazione. Ansaldo Breda, che è una grande realtà industriale italiana con quattro stabilimenti e 3 mila dipendenti, sta parlando con tutti, non solo con Bombardier...

Forse anche perché Ansaldo Breda sta avendo problemi con le sue ultime forniture: gravi ritardi nelle consegne alle ferrovie olandesi e danesi che ora chiedono penali molto pesanti...

In effetti, è un momento molto delicato per Ansaldo Breda che dovrà fare un grande sforzo anche perché le penali, nel mercato delle forniture ferroviarie, sono davvero molto pesanti. Posso dirle con orgoglio che Bombardier non ha mai pagato un euro, o un dollaro, di penale. Nei prossimi mesi, per rispettare i tempi di consegna delle 150 locomotive E464 commissionate da Trenitalia, da questo stabilimento di Vado Ligure usciranno 13 locomotive al mese.

Ma alla fine lo farete questo accordo con Ansaldo Breda per l'Alta velocità?

Ansaldo Breda fa parte del gruppo Finmeccanica, cioè di un gruppo pubblico che ha voce in capitolo nel mercato ferroviario italiano. Certo, un'azienda come Bombardier capisce tutta l'importanza di un accordo con un *player* italiano. Ma a patto che sia solo ed esclusivamente un accordo industriale.

Che cosa vuol dire?

Vuole dire che vogliamo essere noi i *project leader*. ■