



ANTONIOLI, QUARATI E GARIBALDI  
ALLE PAGINE II E III

ILLUSTRAZIONE DI ANTONIO LAPONE



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**L'INCHIESTA**

# Quasi quasi faccio un treno

Nel Nordovest una quarantina di aziende operano nel settore ferroviario. Quasi un distretto di piccole e grandi aziende Tech che esportano nel mondo

**FRANCESCO ANTONIOLI**

**S**ignori, in carrozza. Ma per osservare i treni dalla parte della produzione, bisogna accedere da una sorta di binario 9 e 3/4, come quello di Harry Potter. È una sbarra automatica e consente di entrare in un villaggio di oltre 330 mila metri quadrati e un migliaio di addetti, un mix tra fabbrica 4.0 di ultima generazione e antiche abilità artigiane. Benvenuti alla Alstom di Savigliano, terra cuneese di eccellenza, come il polo produttivo della multinazionale che ha il quartier generale a Parigi e ne è divenuta piena proprietaria tra il 2000 e il 2002 rilevandolo dall'allora Fiat Ferroviaria.

A far gli onori di casa c'è Davide Viale, ingegnere, appassionato "Rolling Stock Director Italy": non è un lapsus musicale, indica il ruolo di managing director di tutti i "materiali rotabili" che la società realizza in 10 siti sparsi nella Penisola insieme a sistemi di segnalamento, con service e manutenzione. In questi capannoni e palazzine - una storia che risale alla metà del XIX secolo, nella stagione preunitaria, dove sono stati preparati anche i tralicci metallici della Stazione Centrale di Milano - c'è persino un museo interno: opera in sinergia con il Museo ferroviario piemontese, orgoglio della cittadina della Granda.

Qui vengono prodotti treni ad alta velocità e treni regionali per tutto il mondo. E da qui usciranno nel 2024 i primi convogli a idrogeno per le Ferrovie Nord Milano: ne produr-

ranno 6, con l'opzione di altri 8 per la Brescia-Iseo-Edolo. C'è un sapere nascosto, nel Nord Ovest, che riguarda il "ferrotraviario": l'ufficio studi di Unioncamere Piemonte registra una quarantina di aziende nell'area, anche se il dato non rende ragione del ramificato network. Ci sono saperi e manufatti che non rientrano nell'Ateco (il codice alfanumerico per definire l'attività produttiva), ma che formano comunque il puzzle di migliaia di componenti presenti in un treno, chilometri di cavi per dire. Una singolare e attrezzata industria: esporta in tutto il mondo, Francia e Germania in testa, per oltre 150 milioni di euro l'anno.

«La complicazione inizia da lì - spiega l'ingegner Viale - perché ogni Paese, o quasi, ha il suo scartamento, la sua segnaletica, le sue dimensioni per i mezzi. E non parliamo della corrente, alternata o meno, con cui si alimentano le motrici, diversa per l'alta velocità o per le linee convenzionali». Bisogna prevedere tutto: alla Alstom di Savigliano ci pensano gli oltre 200 ingegneri e progettisti della "virtual room" in 3D, e figure specializzate e ricercatissime come gli "spianatori". Cioè coloro che verificano a mano le saldature effettuate dai robot negli involucri (qui gli chiamano "casse") dentro cui prenderanno forma i vagoni passeggeri perché non vi siano discrepanze. Lo stesso gusto produttivo si respira a Vado Ligure, sito che la multinazionale ha rilevato due anni fa da Bombardier. «Gli stessi

controlli di qualità, gli stessi test di affidabilità, accurati e certificati», racconta il "Site production manager" Luca Michele Armando. Comprare un treno è molto complesso. Un regionale (qui realizzano anche i "Pop" di Trenitalia) a 3 o 4 casse (ma anche 8) o un'alta velocità configurato tipo Italo a 7 carrozze possono arrivare a costare - in base agli allestimenti - fino a oltre 30 milioni. Sedili, motori, condizionatori, per ultimi i carrelli. Esistono procedure sofisticate per le verniciature e per le pellicole protettive (specie dei regionali) per limitare i danni delle scorribande dei graffiti. A Savigliano "gli artisti dello spray" hanno tentato incursioni; cosicché, prima delle consegne ai clienti finali, sui binari fanno la ronda i vigilantes armati.

Savigliano e Cambiano distano, malcontati, 50 chilometri o poco più. All'head quarter della Pininfarina il design ferroviario è nel Dna più di quanto non s'immagini. «C'è una grandissima omogeneità di competenze tra automotive e ferrovia - interviene Silvio Pietro Angori, da 16 anni ad - . Noi siamo partiti a metà Anni 80 con la progettazione dell'ETR 500 per Trenitalia. Da allora, know how e intuizioni creative. Tra il 2010 e il 2014 è stata la volta dell'Eurostar. Immaginiamo per i passeggeri un'esperienza di mobilità che aiuti a percepire futuro, bellezza e sostenibilità». Da poco più di un mese, ai confini delle Alpi Vodesi e Bernesi, sono in servizio i nuovi treni panoramici disegnati per la società ferrovia-

ria svizzera Mob (Montreux Oberland Bernese): il Goldenpass Express collegherà Montreux, Gstaad e Interlaken grifato dalla design house torinese.

Aerodinamica e galleria del vento, purezza delle forme, tecnologia d'avanguardia, materiali riciclabili e di pregio. «Il design - s'illumina Angori scorrendo le immagini delle molte realizzazioni per le ferrovie - è fusione tra estetica e contenuti tecnici, ingegneria di processo e di prodotto. Stiamo lavorando a progetti sfidanti per clienti asiatici. Crediamo nell'evoluzione della mobilità: ci piace progettare pensando a intermodalità e interconnessioni che si integrino nel tessuto urbano». Il ceo di Pininfarina è appena rientrato dal Consumer Electronics Show (CES) di Las Vegas dove ha presentato il mover autonomo di Holon, nuovo marchio di Benteler Group. Elettrico, con design asimmetrico: già un'icona per le città di domani.

Anche i più piccoli contribuiscono all'eccellenza del Nord Ovest nel ferroviario. Ci sono Pmi specializzate nelle componenti elettriche ed elettroniche, come la Poseico di Genova. O la Start Power di Salusola, nel Biellese. Fondata nel 2009 da Mauro Canazza e Doriano Perin, produce "raddrizzatori per trazione ferroviaria" sulle linee convenzionali e parti di ricambio. Oltre 2 milioni di fatturato, un team di una ventina di persone. Da poco ha creato un nuovo banco di prova per motori in corrente alternata o continua che viene utilizzato per la manutenzione in Trenitalia.

La Cosmef WM di Tortona, guidata dall'ingegner Roberto Marchetti e dal figlio Tommaso, terza e quarta generazione dopo il nonno fondatore, è azienda di capitalismo familiare: 10 milioni di fatturato, 120 dipendenti, si occupa di manutenzione dei carri merci delle grandi società private di logistica in Europa. «Hanno mezzi più moderni di quelli che circo-

lano in Italia - osserva Marchetti -, ma il mercato è promettente». Dice che non c'è una causa-effetto tra la realizzazione del Terzo Valico e del retroporto di Genova, «ma certo aiuta».

Infine, ancora nell'Alessandrino - con sede principale a Spigno Monferrato - ecco la Sifel. Ogni anno 283 chilometri di "catenaria" e cantieri aperti. Più di 150 dipendenti, 25 milioni di fatturato, installa impianti per la trazione elettrica di treni e tram. «Nel 2022 eravamo sulla linea del Brennero - dice il direttore tecnico Guido Marengo -, ma siamo impegnati in Liguria e in Sicilia per il raddoppio tra Catania e Caltanissetta con la CLF di Bologna e per molte elettrificazioni». Sifel fa parte del colosso olandese Strukton Rail di Utrecht, marchio di punta nella progettazione, costruzione, modernizzazione e manutenzione dei sistemi ferroviari. È nata nel '96 da altre esperienze come la Ieli di Cairo Montenotte, azienda Anni 70.

Quando Celentano cantava «quasi quasi prendo il treno». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Alstom è radicata da inizio secolo in Piemonte



I treni corrono. Le infrastrutture inseguono

*L'Alstom prepara i primi convogli tutti a idrogeno*

## I NUMERI

# 150

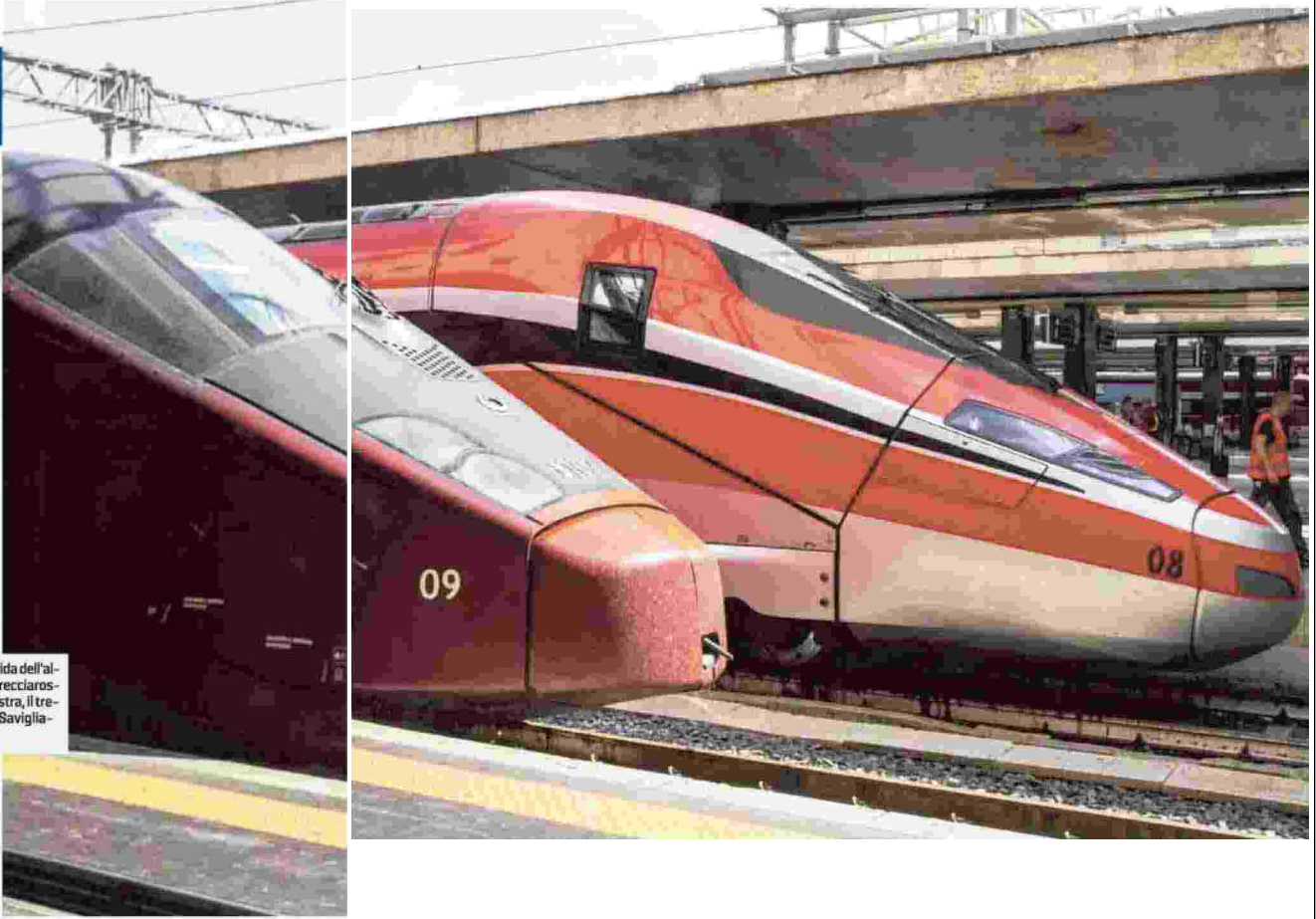
Milioni di euro il valore annuo dell'esportazione del ferrotranviario

# 30

Milioni di euro il costo di un treno sette 7 carrozze per l'alta velocità

# 6

I convogli a idrogeno che Alstom consegnerà nel 2024 a Ferrovie Nord Milano



Musi rossi. La sfida dell'alta velocità fra Frecciarossa e Italo. A sinistra, il treno ad idrogeno Savignone Alstom

