

Economia

S Mercati • Aziende • Energia • Sostenibilità

Il punto della giornata economica

ITALIA

FTSE/MIB

51.862

-0,04%

FTSE/ITALIA

54.493

-0,10%

SPREAD

81,93

-0,94%

BTP 10 ANNI

3,9643%

+0,57%

EURO-DOLLARO

CAMBIO

1,1410

-0,17%

PETROLIO

WTI/NEW YORK

83,04

+0,67%

Italo sbarca in Germania compra ventisei treni e investe 3,6 miliardi

Per il gruppo ferroviario è il primo passo verso l'internazionalizzazione. Berlino è la porta che dà accesso agli altri Paesi del Nord. L'avvio dal 2028

CLAUDIA LUISE

È il primo passo verso l'internazionalizzazione. Italo entra nel mercato ferroviario tedesco e lo fa con un investimento da 3,6 miliardi di euro. La holding presieduta da Luca Cordero di Montezemolo ha firmato a Monaco di Baviera un contratto con Siemens per l'acquisto di 26 treni ad alta velocità, con opzione per altri 14, e un programma di manutenzione della durata di trent'anni. La struttura societaria vede Italo Holding controllare al 100% sia Italo, attiva in Italia, sia Italo International, responsabile dei mercati esteri. Quest'ultima detiene interamente Atrium, che gestirà le attività in Germania, e Mainsee, proprietaria dei treni, entrambe con sede a Francoforte. L'avvio dei servizi – che ha già ottenuto il via libera dell'autorità di regolazione tedesca Bundesnetzagentur – è previsto per la metà del 2028. La società tedesca controllata da Italo opererà su due corridoi, Monaco-Colonia-Dortmund e Monaco-Berlino-Amburgo, collegando diciotto città su una rete di 1.300 chilometri con circa 50 corse al giorno. Dei 3,6 miliardi di investimento, circa 3 sono destinati all'accordo con il gruppo tedesco ma la società ferroviaria ha anche annunciato investimenti nella rete e prevede che il nuovo progetto porterà a circa 2.500 nuovi posti di lavoro, incluso l'indotto.

«Si apre un capitolo importante per la mobilità ferroviaria europea. L'arrivo di Italo in Germania non è solo l'ingresso di un nuovo operatore, ma un passo concreto verso un mercato unico dei trasporti, capace di superare le liberalizzazioni a macchia di leopardo che ancora frammentano l'Europa» sottolinea Montezemolo. Un progetto che, aggiunge, «nasce dall'unione tra l'esperienza di Italo, primo operatore privato sull'alta velocità che ha realizzato in Italia la prima grande liberalizzazione del settore ferroviario europeo e il grande potenziale della Germania: una rete ferroviaria

I risultati

Ryanair, profitti in calo del 34%
Effetto carburante sui conti

La crisi geopolitica in Medio Oriente comincia a presentare il conto anche alle compagnie aeree. A dimostrarlo sono i risultati del primo trimestre fiscale di Ryanair, che ha registrato un calo del 34% dell'utile netto, sceso a 538 milioni di euro, nonostante la crescita del traffico passeggeri. A pesare è stato soprattutto il forte rincaro del jet fuel, insieme alla debolezza delle tariffe dei biglietti. Nel periodo aprile-giugno la compagnia irlandese ha trasportato oltre 61 milioni di passeggeri, con un incremento del 6% rispetto a un anno prima. L'aumento dei volumi, tuttavia, non è bastato a compensare la crescita dei costi operativi, saliti dell'11%, e la ridu-

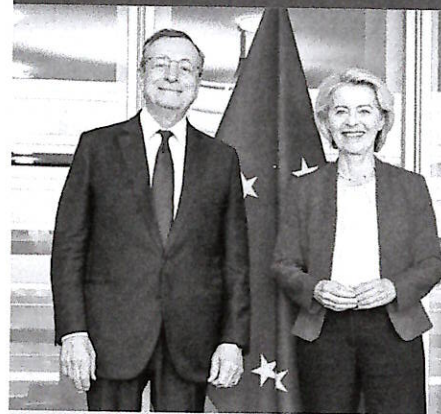
zione del 6% delle tariffe medie praticate ai clienti. Ryanair ha limitato l'impatto degli aumenti perché aveva già fissato il prezzo di circa l'80% del fabbisogno di carburante attraverso contratti di hedging, lasciando scoperto il restante 20%, che ha risentito dell'impennata delle quotazioni. L'ad Michael O'Leary ha spiegato che la guerra ha alimentato l'incertezza, favorendo prenotazioni sempre più sotto data e costringendo la compagnia a mantenere una politica tariffaria aggressiva per riempire gli aerei. Gli analisti osservano inoltre che un prolungato aumento del jet fuel potrebbe tradursi in un rincaro dei biglietti. s.ric.

strategica per l'intero continente, e un partner industriale come Siemens Mobility capace di realizzare treni di altissima qualità».

La Germania è stata scelta anche perché porta d'accesso per eventuali altri Paesi del Nord Europa. Inoltre, come per l'Italia, iniziando da tratte a maggior domanda l'intenzione del gruppo italiano è quella di far crescere il network nel tempo. «Credo in un sistema che metta al centro i cittadini, dando loro la possibilità di scegliere come e con chi viaggiare», evidenzia il presidente della holding.

«Intendiamo offrire ai passeggeri tedeschi una scelta più ampia, servizi più frequenti, prezzi equi e un servizio di alta qualità. A partire dai treni: la tecnologia di Siemens Mobility definisce lo standard e un investimento complessivo di

VON DER LEYEN VEDE DRAGHI



“Competitività, spinta Ue”

Sulla competitività «l'Europa fa sul serio». Così la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, al termine dell'incontro con l'ex premier ed ex presidente della Bce, Mario Draghi. «Con Draghi abbiamo discusso dell'agenda europea per la competitività».

“

Gianbattista La Rocca
Ad Italo Holding

Siamo pronti
ad affrontare i primi
passi concreti
per avviare i servizi
nel 2028 a partire
dalle assunzioni

3,6 miliardi di euro riflette la profondità del nostro impegno in questo mercato» afferma Gianbattista La Rocca, amministratore delegato di Italo holding, aggiungendo che «a seguito della decisione della Bundesnetzagentur, ora siamo pronti ad affrontare i primi passi concreti per avviare i servizi nel 2028, dall'assunzione e formazione del personale allo sviluppo della struttura industriale, operativa e commerciale di questo nuovo capitolo dedicato alla Germania. Ringraziamo i nostri azionisti – Msc, Gip (parte di BlackRock), Allianz e i nostri soci fondatori – per il forte sostegno che ci hanno fornito durante tutta questa fase».

I convogli sono del modello Velaro Multi System, capaci di raggiungere i 320 chilometri orari. Ciascun treno, spiega una nota, avrà otto carrozze, 450 posti e tre classi di viaggio (Club Executive, Prima Business e Smart), oltre a un bistrot e alla connessione 5G e satellitare Starlink. L'assemblaggio avverrà nello stabilimento Siemens di Krefeld, mentre la manutenzione sarà gestita nel deposito di Dortmund. Presente in numerosi Paesi con oltre 3 miliardi di chilometri percorsi e milioni di passeggeri trasportati in tutto il mondo, Velaro ha stabilito uno standard di riferimento per il trasporto ferroviario ad alta velocità. Per Michael Peter, amministratore delegato di Siemens Mobility, l'accordo «rappresenta un progetto di riferimento e un forte impegno a favore della creazione di valore industriale e dell'innovazione made in Germany».

IL COMMENTO

Le risposte che servono all'industria

GIUSEPPE BOTTERO

La risposta alle richieste dell'industria, che invoca un piano per rilanciare l'economia del Nord, non può essere affidata a un cavillo. Mentre un territorio decisivo per lo sviluppo del Paese alza la voce, con una serie di istanze precise, il ministro Urso prende tempo, spiegando che la Zes non sarà allargata a tutta Italia perché «è sostenuta da risorse europee della politica di coesione». Semmai, dice, si può «estendere quanto già previsto nelle aree Zls», per snellire «le procedure di semplificazione amministrativa». Un pannello caldo, un susseguirsi di sigle e acronimi che non bastano minimamente a rassicurare sulla volontà di cambiare passo.

Per rendersi conto del senso d'urgenza, basta un giro di telefonate tra gli imprenditori dell'indotto automobilistico nel Torinese, già in fibrillazione per le notizie deva-

S Urso a La Stampa

Adolfo Urso
“Piano impossibile. Europa lo vieta. Altrimenti con semplificazione e borse”



Nell'intervista a La Stampa del 16 luglio, il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, ha detto che la Zes al Nord è impossibile perché l'Europa lo vieta

stanti che arrivano da Volkswagen, pronta a tagliare 100 mila posti: è ora di un colpo di frusta, di accorciare i tempi per le autorizzazioni con una procedura di silenzio-assenso di massimo sessanta giorni, di uscire dalle sabbie mobili della carte bollate liberando le amministrazioni locali

dall'onere di assumere decisioni rischiose rispettando la certezza del diritto. «Se noi eliminiamo i costi della burocrazia, che sono 80 miliardi di spese aggiuntive all'anno, abbiamo tre finanziarie già coperte», sostiene il presidente di Confindustria Emanuele Orsini.

L'industria ha provato a cambiare pelle, in qualche caso c'è riuscita, emancipandosi e guardando ai nuovi comparti, in particolare la Difesa e l'aerospazio. Ecco perché i tavoli annunciati da Urso non bastano: non saranno una video-call o un viaggio a Roma in più a salvare un settore chiave. Servono, piuttosto, una serie di impegni scritti, una sorta di patto in totale trasparenza per spingere gli investimenti. In un momento in cui l'energia è diventata la più pericolosa arma di ricatto geopolitico, perché chi vuole investire nelle rinnovabili deve scontrarsi con tempi che vanno dai due ai cinque anni solo per un permesso? Sarebbe meglio, sostengono le

imprese, affidarsi a un commissario, sollevando i sindacati dei piccoli paesi dalla responsabilità delle decisioni.

Un'azione è urgente, specialmente dopo l'ennesima frenata europea sul sistema delle quote climatiche, il cosiddetto sistema Ets. Le aziende si aspettavano una rivoluzione, è arrivata una «revisione marginale» che può addirittura compromettere il tessuto produttivo europeo. L'Italia è tra i Paesi che pagano il prezzo più alto: vetro, ceramica, acciaio, chimica, cemento, metalli, carta «rischiano di scomparire», dice ancora Orsini, piegati da prezzi del carbonio tre o quattro volte più alti rispetto ai concorrenti americani e asiatici. A Bruxelles il governo si è battuto per una soluzione che non lasciasse indietro la nostra manifattura: l'impegno non è bastato. E adesso il Paese si trova davanti a una sfida che riguarda il futuro economico e occupazionale: tornare a crescere, o sparire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA