

INVESTIMENTI E PROJECT FINANCING

a cura di
"Studi e Ricerche per il Mezzogiorno"

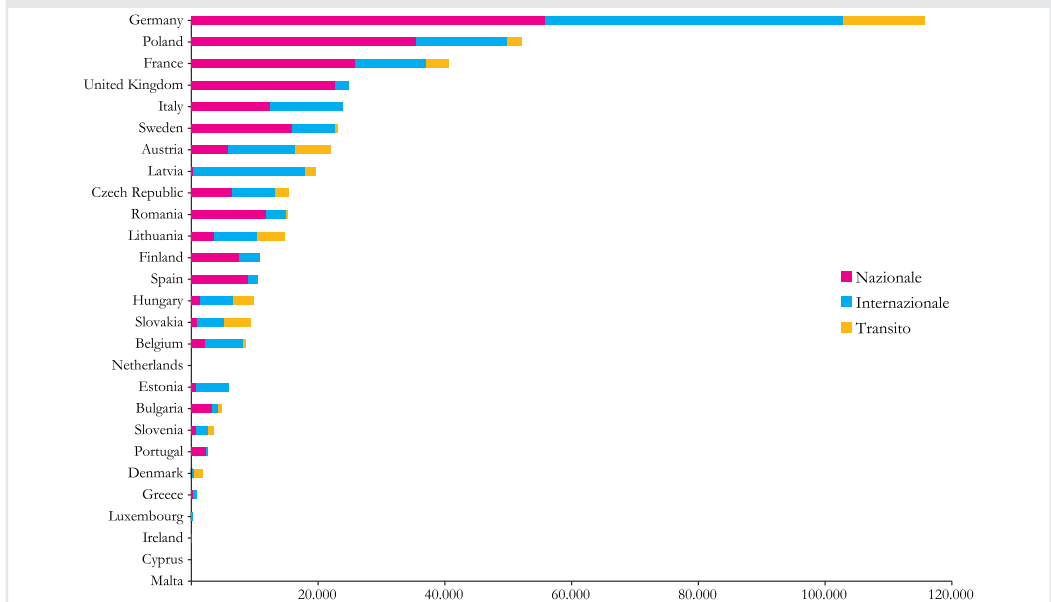


Si ringrazia NTV - Nuovo Trasporto Viaggiatori per la foto gentilmente concessa

LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE: I PLAYER EUROPEI CHE INVESTONO NEL SUD – ALSTOM E THALES PER LO SVILUPPO DI UN SISTEMA

Il trasporto su ferro gioca oggi un ruolo importante nel contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo economico e della mobilità di ogni paese. E' un settore che nel contesto europeo e nazionale ha acquisito sempre maggiore importanza. Si consideri che nel 2009 nell'UE-27 i passeggeri trasportati ammontavano a 396.343 milioni pass/Km, con un traffico concentrato per il 67% in 4 paesi (Francia, Germania, Gran Bretagna e Italia); mentre sul lato del trasporto merci nel 2008 sono state trasportate via ferro 447.338 milioni di tonnellate-Km di merci.

TRASPORTO DI MERCI VIA FERRO PER PAESE. DATI IN MILIONI DI TONNELLATE-KM



Fonte: Eurostat, 2010

Per il nostro Paese, gli ultimi dati del Ministero dei Trasporti e delle Ferrovie dello Stato in merito a passeggeri e merci trasportate hanno messo in evidenza un sistema che movimentata oltre 583 milioni di viaggiatori e trasporta quasi 50 milioni di tonnellate di merci. Lo scenario recente ha visto prevalere nel settore gli interventi di carattere normativo che hanno introdotto la liberalizzazione e che hanno contribuito e stanno tuttora concorrendo alla formazione di un nuovo assetto del comparto. Le conseguenze più rilevanti di questa congiuntura sono riconducibili all'incremento dei protagonisti della scena ferroviaria italiana, sia merci sia passeggeri. Nuove imprese che operano nel cargo stanno più che altro rosicchiando la quota di mercato prima riconducibile esclusivamente all'*ex incumbent*; mentre nel comparto passeggeri, con particolare riferimento all'Alta Velocità, si sta cercando di soddisfare le esigenze di una domanda nuova, andando a conquistare porzioni di mercato prima non occupate dalla ferrovia. E il Mezzogiorno? Il Mezzogiorno presenta un gap di infrastrutture e di servizi di trasporto che condiziona la capacità competitiva di un territorio che ha comunque enormi potenzialità di sviluppo trovandosi al centro del Mediterraneo. Il trasporto ferroviario sebbene sia stato migliorato sulla direttrice nord-sud con l'entrata in esercizio delle nuove linee ad alta capacità/velocità, offre livelli di efficienza notevolmente inferiori rispetto a quelli del centro e nord Italia. Le percorrenze dei treni (treni-Km) sono soltanto il 17% del totale per le merci e il 23% per i passeggeri, a fronte di una popolazione dell'area pari al 36% del totale nazionale e di un PIL del 24% (dati al 2007). Ma l'esperienza ed i risultati registrati in questi anni in regioni come la Campania ad esempio (tra quelle che più hanno investito nello sviluppo delle infrastrutture su ferro) hanno dimostrato come la crescita dei trasporti e della logistica, oltre a consentire e facilitare la mobilità di persone e di merci, siano tra le politiche pubbliche più efficaci per attivare la crescita dell'economia, della produzione e nuova occupazione stabile nel tempo e, quindi, contribuire a ridurre lo storico gap economico dell'Area.

ANDAMENTO DEL MERCATO PASSEGGERI FERROVIARIO NEI PRIMI 10 PAESI DELL'UE 27

Anni 2007-2009 (milioni di pass/Km)

	2007	2008	2009	% 09/08
UE-27			396.343	
UE-25	379.472	392.670	388.223	-1,1%
Francia	81.961	84.525	86.035	1,8%
Germania	78.820	81.762	80.837	-1,1%
Gran Bretagna	50.473	53.002	52.583	-0,8%
Italia	45.985	45.767	44.404	-3,0%
Spagna	19.966	22.073	21.730	-1,6%
Polonia	19.148	19.658	18.193	-7,5%
Olanda	16.153	16.343	16.455	0,7%
Svezia	10.260	11.017	11.217	1,8%
Belgio	9.929	10.401	10.452	0,5%
Austria	8.927	10.160	10.090	-0,7%

Fonte: SRM su dati Eurostat, 2010

IL *Dossier UE*, che ha da sempre dato spazio all'economia dei trasporti, consapevole della rilevanza strategica di questo tipo di infrastrutture per la competitività del nostro Paese, prosegue anche in questo numero l'importante programma di incontri con le personalità più prestigiose dello scenario del trasporto nazionale, e questa volta da voce a due attori di livello mondiale ma al tempo stesso radicati nel panorama ferroviario italiano, con un forte interesse per il territorio meridionale: **Alstom Ferroviaria** Spa, attiva nella progettazione, costruzione e fornitura di apparecchiature, sistemi e servizi tecnologicamente avanzati per il trasporto ferroviario e **Thales Italia** Spa, attiva nella fornitura di soluzioni tecnologiche per i trasporti e la sicurezza, con competenze nel segnalamento ferroviario e nella protezione e sorveglianza d'infrastrutture critiche.

Alstom Ferroviaria è parte di un gruppo multinazionale francese che, presente in 60 Paesi del Mondo con 27.000 dipendenti ed un fatturato all'esercizio 2009/2010 di 5,8 miliardi di euro. Le sedi Alstom Transport in Italia progettano e realizzano materiale rotabile, componenti, segnalamento e infrastrutture per il trasporto su rotaia, dai treni ad alta velocità ai sistemi di segnalamento, dalle telecomunicazioni ferroviarie ai progetti "chiavi in mano" per metropolitane e tramvie. *Thales Italia* è parte di un gruppo multinazionale francese leader mondiale per le soluzioni *mission critical* a servizio dei mercati dello Spazio, Aerospazio, Difesa e Sicurezza; conta circa 68.000 dipendenti, ed è presente in oltre 50 Paesi con un fatturato annuo di circa 13 miliardi di euro.

Attraverso le interviste ad *Antonio Amoruso*, Direttore Marketing e Sviluppo Commerciale di *Alstom Ferroviaria* ed a *Giuseppe Raso*, Sales Director Security and Transportation Business Domain di *Thales Italia*, sono stati illustrati i punti salienti della strategia che le due Società stanno portando avanti e le sfide che le attendono nel prossimo futuro.

Il confronto sulle tematiche del trasporto ferroviario, sui suoi possibili sviluppi, sull'evoluzione normativa del settore, la programmazione delle infrastrutture nel contesto europeo e nazionale, le strategie di sviluppo e le priorità di intervento, ma soprattutto sulla presenza nel Mezzogiorno delle due Aziende, offre spunti e suggerimenti particolarmente interessanti proprio perché frutto dell'esperienza di chi concretamente opera nel settore. Le due Aziende hanno riservato molta attenzione all'Area Mezzogiorno, guardando ad essa come territorio *core* sia per le potenzialità di crescita del trasporto ferroviario sia per la presenza di importanti sedi delle aziende stesse. *Thales* ha sviluppato sistemi di sicurezza e segnalamento per diverse ferrovie regionali, tra cui nel Mezzogiorno, la Circumetnea. La presenza di *Thales* a livello locale è legata anche all'attività di fornitura della tecnologia inerente la bigliettazione. Considerando che tutto quanto necessario per lo svolgimento di tale attività (dall'emettitrice, all'obliteratrice ai sistemi di *back office*) è realizzato in Italia, il territorio nazionale costituisce il mercato di sbocco privilegiato per questo tipo di produzione. E' nel Mezzogiorno (a Bari) che ha sede uno degli stabilimenti italiani di *Alstom*, che si occupa in particolare di ricerca e sviluppo del software per il segnalamento ferroviario. In riferimento al materiale rotabile, *Alstom* si occuperà della manutenzione trentennale dei 25 treni forniti a NTV e il principale centro manutentivo sarà ubicato, per decisione del cliente, a Nola nell'area dell'Interporto Campano.

INTERVISTA AD ANTONIO AMORUSO – DIRETTORE MARKETING E SVILUPPO COMMERCIALE ALSTOM¹

Ci può delineare un breve profilo di Alstom con i principali dati relativi all'attività dell'Azienda in Italia?

Alstom Ferroviaria SpA Italia è l'organizzazione italiana di Alstom Transport, multinazionale francese che, presente in 60 Paesi del Mondo con 27.000 dipendenti ed un fatturato all'esercizio 2009/2010 di 5,8 miliardi di euro, progetta, costruisce e fornisce apparecchiature, sistemi e servizi tecnologicamente avanzati per il trasporto ferroviario.

Fondata nel 1998, Alstom Ferrovia Spa è fortemente radicata nella tradizione ferroviaria italiana e nasce proprio a seguito dell'acquisto di aziende storiche del panorama nazionale, quali SASIB Railway di Bologna e Fiat Ferroviaria (rilevate, rispettivamente nel 1998 e nel 2000), nonché con l'acquisizione di una partecipazione di maggioranza in Osvaldo Carboni Lecco SpA nel 2008.

Con un fatturato di 769 milioni di euro nell'esercizio 2009-2010, otto siti produttivi distribuite su tutto il territorio nazionale e 2.900 dipendenti, è una delle principali aziende del settore in Italia.

Le sedi Alstom Transport in Italia progettano e realizzano materiale rotabile, componenti, segnalamento e infrastrutture per il trasporto su rotaia, dai treni ad alta velocità ai sistemi di segnalamento, dalle telecomunicazioni ferroviarie ai progetti "chiavi in mano" per metropolitane e tramvie.

Ogni stabilimento è indirizzato ad una particolare attività e nel Mezzogiorno d'Italia si ritrova quello di Bari che, seppur di dimensioni minori, affianca lo stabilimento di Bologna nell'ambito della ricerca per il segnalamento ferroviario.

Il quadro complessivo è così riassumibile:

- Sesto San Giovanni (Milano) - Centro di eccellenza sistemi di trazione.
- Lecco/Osvaldo Carboni SpA - Produzione di componenti per catenarie.
- Verona - Sistemi di telecomunicazione per ferrovie.
- Savigliano (Cuneo) - Centro di eccellenza per i treni ad alta velocità basati sulla tecnologia "tilting" (Pendolino) e i treni sub-urbani X'trapolis. Treni regionali.
- Bologna - Centro di eccellenza per il segnalamento ferroviario.
- Guidonia (Roma) - Infrastrutture ferroviarie.
- Colleferro (Roma) - Manutenzione
- Bari - Centro di ricerca per il segnalamento ferroviario.

Con riferimento all'export Alstom è stata negli scorsi anni la prima azienda in Italia per fatturato di materiale rotabile; ed è proprio la produzione per l'estero che assorbe, oggi, il maggior impegno degli stabilimenti legati a tale produzione.

Principali progetti realizzati, in corso e previsti per il futuro di breve, medio e lungo termine

L'attività di Alstom Ferrovia SpA si concentra su tre settori:

- materiale rotabile;

¹ Intervista rilasciata il 7 ottobre 2010.



- segnalamento e telecomunicazioni;
- parte elettrica ed infrastrutturale.

Nell'ambito del primo comparto, il principale progetto in essere in Italia riguarda i treni regionali per le FerrovieNord Milano (FNM). E' prevista attualmente la consegna di una prima parte degli ordinativi (mentre una seconda sarà consegnata tra un paio d'anni) la cui entrata in esercizio è attesa per la fine dell'anno in corso. Si tratta di treni regionali di nuova generazione, con forte accelerazione e gran comfort; i primi saranno usati per il collegamento veloce dell'aeroporto di Malpensa.

Sempre in riferimento al materiale rotabile, dal 2005 Alstom non ha ricevuto commesse significative da parte del principale cliente nazionale (Trenitalia). L'ultima – dopo quella del 2004 riguardante 12 Freccia Argento (ETR 600) in esercizio soprattutto sulle linee del Sud Italia, treni che raggiungono i 250 km/ora e costituiscono l'ultima generazione del famoso Pendolino (da qui il nome di Nuovo Pendolino) – di cui Alstom si sta ora occupando della – manutenzione presso il deposito di San Lorenzo di Trenitalia a Roma – è del luglio 2005 ed è relativa al completamento della flotta dei treni regionali Minuetto.

Lo stabilimento di Savignano – che, con circa 1300 persone impiegate, è il principale in Italia – lavora al momento prevalentemente su commesse estere. Le principali riguardano:

- un completamento di flotta di pendolini per l'Inghilterra, per la società privata Virgin Trains;
- un collegamento diretto, sempre con Pendolini, tra Helsinki e San Pietroburgo, per conto di Karelian Trains, una joint venture tra le ferrovie finlandesi e quelle russe;
- treni regionali per la regione di Melbourne (Australia).

Nell'ambito dell'organizzazione internazionale di Alstom, l'Italia è particolarmente valorizzata nel campo dei treni in quanto sede di ben 2 piattaforme di sviluppo prodotti; ci si riferisce a due tipi di treni: i c.d. Intercity (Pendolini che raggiungono la velocità di 200-250 km/ora) e di una parte di treni regionali X'trapolis.

Passando, invece, alle attività per il segnalamento ferroviario – che fanno riferimento a quanto stabilito a livello europeo con l'ERTMS – *European Rail Traffic Management System* – Alstom opera soprattutto nell'ambito dell'Alta Velocità per la quale, in Italia, si è occupata del segnalamento di terra della prima tratta nazionale, la Roma-Napoli, e successivamente anche del tratto appenninico Bologna-Firenze.

Altro progetto di segnalamento, in esercizio da oltre un anno, riguarda l'ACC (Apparato Computerizzato Centralizzato) ossia il "cervellone" che regola il traffico dei treni alla stazione di Bologna, principale nodo ferroviario nazionale. Il nuovo apparato, permette una maggior gestione dei convogli in entrata e uscita dalla stazione e, quindi, il controllo automatizzato del traffico. E, sempre in virtù dell'importanza di tale nodo – a livello tanto nazionale quanto europeo – è in fase di discussione con RFI un progetto di segnalamento relativo al passante Alta Velocità di Bologna.

Ulteriore progetto in corso, e relativo al Trasporto Pubblico Locale,

riguarda la città di Milano. Alstom, per conto dell'ATM, sta lavorando sulla Linea 1 della Metropolitana: il progetto – prima applicazione pratica in Italia nel suo genere – riguarda la sostituzione dell'attuale sistema di segnalamento e automazione con uno tecnologicamente più avanzato (il CBTC – *Communication Based Train Control*) che consente di aumentare la capacità della Linea (in termini di treni utilizzati) del 30-40% mantenendo le condizioni di sicurezza. In altri termini, adottando tale sistema si incrementa la capacità del trasporto passeggeri a parità di infrastrutture; il tutto senza interrompere l'esercizio del servizio trasportistico e, di conseguenza, facendo fronte alle difficoltà direttamente legate a tale vincolo.

Per conto di ATM si è, inoltre, recentemente acquisito un ordine per un centro di controllo integrale del traffico.

Alle applicazioni relative ai sistemi di segnalamento, oltre allo stabilimento principale di Bologna, lavora quello di Bari che si occupa della gran parte delle attività relative alla ricerca e allo sviluppo del software.

Il principale progetto in corso di Alstom resta, comunque, quello con NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori) che comprende sia la fornitura di treni sia la loro manutenzione. Si tratta, in particolare, di 25 treni AGV (*Automotrice à grande vitesse*), veloci (con una velocità massima di 360 km/ora) e a potenza distribuita, prodotti in parte negli stabilimenti francesi ed in parti in quelli di Savigliano. Il valore della commessa supera i 600 milioni e, ad oggi, sono in corso le prove di omologazione delle macchine e di sperimentazione del servizio. L'entrata in esercizio dei primi treni è prevista nell'autunno del 2011, mentre il periodo di completamento della consegna dell'intera flotta è da quel momento di circa un anno.

Come si è già detto, Alstom Ferroviaria si occuperà anche della manutenzione trentennale dei 25 treni forniti e il principale centro manutentivo sarà ubicato, per decisione del cliente, a Nola nell'area dell'Interporto Campano.

In merito alle azioni di manutenzione è bene distinguere quelle "preventive" da quelle "correttive": le prime riguardano tutte quelle operazioni necessarie per tenere il treno in stato di regolarità, le seconde invece riguardano gli interventi successivi al verificarsi di un guasto. Le due fasi sono, ovviamente, strettamente legate in quanto maggiore è l'attenzione impiegata in fase preventiva e minori saranno le possibilità di danneggiamento. A queste si affianca, inoltre, la c.d. manutenzione "predittiva" che riguarda la presenza sul treno di una serie di apparati elettronici che segnalano preventivamente il verificarsi di un guasto. I treni per NTV sono tutti forniti di tali dispositivi.

Quale è il ruolo di Alstom nel comparto del trasporto merci?

In merito al comparto merci, Alstom sta lanciando una nuova locomotiva, Prima II. Si prevede l'omologazione in Italia nel corso del 2011 e nei principali Paesi europei entro i prossimi due anni, in modo da sfruttare l'interoperabilità.

A Suo avviso come sarà il futuro del trasporto ferroviario in Italia e quali sono le strategie di lungo periodo di Alstom Ferroviaria?

Alstom Ferroviaria, come tutte le stime presenti confermano, è con-

vinta che il segmento del trasporto ferroviario si stia progressivamente sviluppando per una serie di motivi legati tanto all'ecologia e al risparmio energetico quanto agli attuali tassi di traffico cittadino. E si stima una crescita sia per quanto concerne l'Alta Velocità sia in riferimento al trasporto regionale. Alstom Ferroviaria intende esserci in entrambi.

Ulteriore comparto che tutti gli indicatori riportano come in crescita è quello del Trasporto Pubblico Locale (tram e metropolitane). Rispetto a questi investimenti, ci si scontra con una forte carenza di risorse pubbliche e, di conseguenza, la strategia adottata è quella di puntare sulle soluzioni tese a massimizzare l'operatività di quanto già in essere agendo solamente sulla tecnologia; ne sono un esempio gli interventi di segnalamento in corso sulla Linea 1 della metropolitana milanese, di cui si è già parlato. Tale sistema di segnalamento può essere applicato ai c.d. nodi urbani per risolvere il problema delle strozzature.

Lo stesso, inoltre, è utilizzato anche nell'ambito di un progetto internazionale che vede l'incrocio, in uno stesso nodo ferroviario, di metropolitana cittadina, treni regionali e treni a lunga percorrenza. Si migliora il servizio abbattendo i costi.

Ormai il treno si compra sulla base del *Life Cycle Costing* (LCC) che non comprende solo il prezzo d'acquisto del treno, ma anche il costo del suo mantenimento per l'intero ciclo di vita stimato generalmente in 25 anni (30 per i treni di NTV).

Il credo di Alstom, su cui basa e baserà le sue strategie, è che bisogna andare incontro a tutte quelle soluzioni tecniche che possono rendere il materiale rotabile poco costoso non solo in riferimento al prezzo d'acquisto ma in riferimento al costo globale di acquisto e manutenzione.

Nel Mezzogiorno Alstom vive situazioni particolari?

Lo stabilimento di Colleferro (Roma) dedicato a manutenzione e revamping dei treni soffre attualmente di un forte calo di carico di lavoro.

Secondo Lei, in che modo la liberalizzazione del trasporto ferroviario può influenzare il futuro di Alstom nel nostro Paese?

Come dimostra il caso di NTV la liberalizzazione ferroviaria, anche nel settore del trasporto regionale, può sicuramente costituire un fattore di allargamento del mercato soprattutto del materiale rotabile.

INTERVISTA A GIUSEPPE RASO – SALES DIRECTOR SECURITY AND TRANSPORTATION BUSINESS DOMAIN THALES ITALIA²

Quali sono i tratti salienti della mission di Thales?

Thales è una multinazionale, leader mondiale per le soluzioni *mission critical* a servizio dei mercati dello Spazio, Aerospazio, Difesa e Sicurezza. Thales Group ha un fatturato annuo di circa 13 miliardi

² Intervista rilasciata il 23 giugno 2010.

di euro derivanti per il 50% dal settore della Difesa, per il 25% dal settore dello Spazio e Aerospazio e per il restante 25% dal settore della Sicurezza. Thales conta circa 68000 dipendenti ed è presente in oltre 50 Paesi.

Per quanto concerne la Sicurezza, Thales si occupa di tutte le attività che riguardano il comparto ferroviario (tramvie, metropolitana, linee ferroviarie). L'offerta di Thales in quest'ambito è assolutamente completa per quanto riguarda la tecnologia e si possono individuare tre comparti principali: bigliettazione, segnalamento ferroviario e sicurezza infrastrutture.

Thales non produce treni, bensì sistemi di segnalamento e si propone al mercato come un player neutro rispetto al mezzo, nel senso che è capace di integrare i propri sistemi di bordo con tutti i treni prodotti dai diversi competitor/partner presenti.

Si prenda ad esempio la metropolitana: i sistemi di telecomunicazione e sicurezza e informazione al pubblico sono costituiti da una rete di telecomunicazione (generalmente fibra ottica) che rappresenta la struttura portante per tutti i dati necessari al funzionamento del servizio. Su questa stessa rete viaggiano anche i dati relativi ai vari sottosistemi, quali videosorveglianza, pannelli informativi e altoparlanti). Una forte componente ingegneristica supporta le precise richieste del cliente.



Il centro di controllo riesce a gestire tutti i diversi sottosistemi coinvolti, non solo quelli di comunicazione, ma anche, ad esempio, quelli energetici e quelli relativi all'antincendio e alla ventilazione. Questa integrazione di sottosistemi viene anche riproposta per altri mercati, quali ad esempio quello aeroportuale e quello degli oleodotti.

Thales Italia opera nel nostro paese con 600 dipendenti in 4 sedi principali. Per quanto riguarda la *Security and Transportation*, Thales Italia è punto di riferimento mondiale del Gruppo per i sistemi di sicurezza negli aeroporti, le soluzioni di supervisione centralizzate, l'elaborazione delle immagini e per i sistemi di bigliettazione elettronica integrata; soluzioni che vengono sviluppate anche a livello mondiale.

Thales Italia, infatti, oltre a operare su territorio nazionale, è presente in oltre venti paesi nel mondo e in maniera particolarmente significativa negli Emirati Arabi, in Egitto, in Sudafrica e in Turchia. L'attività nel mercato della sicurezza è dunque estremamente variegata.

Per il comparto aeroportuale, un esempio recente è la realizzazione dell'aeroporto di Durban che è stato realizzato proprio da Thales Italia, come già avvenuto per il terminal 2 dell'aeroporto di Dubai (stiamo lavorando sul terminal 3).

In ambito ferroviario, Thales Italia ha realizzato il sistema segnalamento e sicurezza SCMT-SST per RFI, la sicurezza siti sensibili per RFI e il CTC per Ferrovie Concesse.

Per quanto riguarda il trasporto metropolitano, invece, Thales Italia ha sviluppato le soluzioni integrate di sicurezza, supervisione e comunicazioni della Metro Cairo Linea 2 e Linea 3 in Egitto. I sistemi di supervisione e di controllo, di sicurezza e di segnalamento della metropolitana di Istanbul in Turchia sono attualmente in fase di realizzazione.

Un ulteriore esempio dell'attività estera dell'azienda è la metropolitana di Dubai, la più innovativa nel mondo. In 5 anni è stata realizzata una metropolitana di 52 chilometri, completamente *driverless* (cioè senza guidatore) con all'interno i sistemi di sicurezza più sofisticati, come ad esempio la videosorveglianza *on board-live*.

Per quanto riguarda l'aspetto normativo Thales mira a fornire un supporto agli operatori trasformando ciò che i diversi ordinamenti nazionali richiedono, in un prodotto tecnologico compatibile. Si prenda ad esempio, la legislazione europea relativa alla sicurezza nelle gallerie del 2004: a prescindere dal momento dell'adozione della normativa da parte dei singoli stati, Thales Italia ha lavorato in modo da realizzare un sistema che coprisse tutti i requisiti dal punto di vista normativo e dal punto di vista tecnico.

Sotto l'aspetto tecnologico, uno degli *asset* più rilevanti è avere a disposizione un sistema modulare, ossia adattabile a ogni tecnologia e richiesta del cliente.



Giuseppe Raso, SALES DIRECTOR
Security and Transportation business
domain THALES

Quali sono i clienti tipo di Thales e quali sono le peculiarità delle attività di quest'Azienda?

Thales ha diverse tipologie di clienti; per la parte *Security and Transportation* sia pubblici che privati. Ad esempio, a Dubai non si è lavorato per il cliente finale, bensì per Mitsubishi, un cliente privato. Per questo motivo, non abbiamo partecipato a una gara ma si è discusso un accordo successivamente all'aggiudicazione della stessa da parte di Mitsubishi, avendo con essa contribuito in fase di sub contatore nella fase formulazione della proposta. Thales fornisce, infatti, attività di supporto al cliente nella gestione di una gara. Tuttavia, generalmente, i bandi a cui partecipa prevedono che l'offerta comprenda anche un progetto preliminare. Si tratta quindi di stabilire non solo un prezzo, ma, in quanto azienda specializzata, anche di redigere un capitolato tecnico in grado di soddisfare determinati requisiti.

In altri termini, la missione di Thales non è quella di fornire consulenza ma quella di realizzare un progetto complesso adattato alle diverse esigenze.

Il Gruppo inoltre adotta anche una politica di alleanze (ma senza avere partnership esclusive) per favorire l'esplorazione di nuovi segmenti di mercato.

Il Gruppo Thales è anche presente in Italia attraverso JV (nello spazio e nella difesa) con Finmeccanica: Thales Alenia Spazio (67 per cento), Telepazio (33 per cento) e Elettronica (33 per cento).

Thales ha preso parte ad operazioni di project financing?

Thales Italia non ha ancora partecipato a operazioni di project financing ma stiamo valutando possibili prospettive in questo senso.

Ci può esporre le linee di azione future di Thales Italia?

Fino al 2007 Thales si occupava di difesa e di sistemi di gestione del traffico aereo. Dal 2007 ha deciso di acquistare da Alcatel tutti i rami d'azienda afferenti la sicurezza e il trasporto; l'operazione d'acquisto ha riguardato 11 mila persone su un totale di circa 58 mila. L'operazione nasce dalla consapevolezza, da parte del Gruppo, che

il mercato del trasporto ferroviario e quello della sicurezza, tra loro legati, sono due settori su cui puntare, entrambi dalle grandi potenzialità.

In merito alla sicurezza cittadina, Thales Group sta realizzando uno dei progetti più ambiziosi tra quelli esistenti; si tratta della realizzazione di una rete di monitoraggio nel vasto territorio di Città del Messico.

Lo sviluppo di un progetto di questo genere (città più sicure e sostenibili) migliorerà la qualità della vita nelle nostre città.

Quali sono le caratteristiche distintive dei progetti di Thales?

Thales ha progetti sia di carattere locale sia relativi a grandi infrastrutture.

Attualmente Thales Italia ha sviluppato sistemi di sicurezza e segnalamento per la ferrovia Cirmumetnea; si è da poco concluso un lavoro per le ferrovie dell'Emilia Romagna; in passato si è lavorato per le ferrovie centrali umbre.

Thales crede nello sviluppo di tali infrastrutture, ritenendo che, per il trasporto passeggeri, le metropolitane non bastino, e che, rispetto a Ferrovie dello Stato, le altre società abbiano una maggior esigenza di ammodernamento.

La presenza di Thales a livello locale è legata anche all'attività di fornitura della parte di bigliettazione. Tutto quanto necessario per lo svolgimento di tale attività (dal dall'emettitrice, all'obliteratrice ai sistemi di *back office*) è realizzato in Italia e per questo motivo il territorio nazionale è il mercato privilegiato.