

Intervista ad Antonio Amoroso – Direttore marketing e sviluppo commerciale ALSTOM¹

Profilo aziendale con i principali dati 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 ne 1998 e nel 2000), nonché con l'acquisizione di una partecipazione di maggioranza in Osvaldo Carboni Lecco SpA nel 2008.

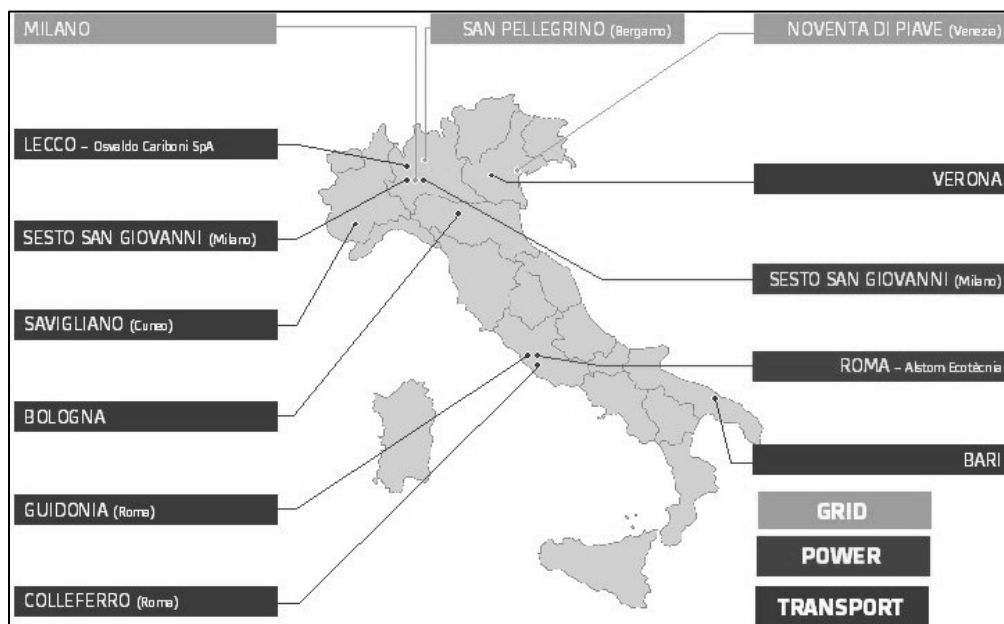
Con un fatturato di 769 milioni di euro nell'esercizio 2009-2010, otto siti produttivi distribuite su tutto il territorio nazionale e 2.900 dipendenti, è una delle principali aziende del settore in Italia.

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

¹ Intervista rilasciata il 7 ottobre 2010

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

- materiale rotabile;
- 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.

Alstom e il 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.

Il futuro del trasporto ferroviario in Italia e le strategie di lungo periodo di Alstom Ferroviaria

Alstom Ferroviaria, come tutte le stime presenti confermano, è convinta 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.

Criticità del settore in Italia. Nel Mezzogiorno sono presenti situazioni particolari?

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

Liberalizzazione del trasporto ferroviario: in che modo può influenzare il futuro dell'Azienda 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.

Allegato tecnico all'intervista I principali progetti in corso in Italia

Materiale rotabile

- **25 treni AGV ad altissima velocità per NTV – Nuovo Trasporto Viaggiatori**, il primo operatore privato italiano nel trasporto ferroviario ad alta velocità. Il contratto comprende la manutenzione dei convogli per un periodo di 30 anni.

Anno: 2008

Cliente: NTV - Nuovo Trasporto Viaggiatori.

Attività: produzione di 8 treni nel sito di Savigliano (CN). Progettazione e produzione del sistema di segnalamento ERTMS nel sito di Bologna.

Valore contratto: 1,5 miliardi di euro.

- **6 treni regionali per FERROVIENORD Milano** destinati a rafforzare il servizio del Malpensa Express.

Anno: 2008

Cliente: FERROVIENORD, società del Gruppo FNM.

Attività: sviluppo del progetto, di parte della produzione dei veicoli e delle attività di omologazione nel sito di Savigliano (CN); progettazione e produzione dei sistemi di trazione e dei convertitori ausiliari a Sesto San Giovanni (MI); sistemi di segnalamento a bordo treno a Bologna.

Valore contratto: 29,1 milioni di euro.

- **4 Pendolino Helsinki-San Pietroburgo** per il collegamento ferroviario da Helsinki (Finlandia) a San Pietroburgo (Russia).

Anno: 2007

Cliente: Karelian Trains, joint-venture tra Ferrovie Russe (RZD) e Finlandesi (VR).

Attività: progettazione e produzione completa dei treni nel sito di Savigliano (CN).

Valore contratto: 120 milioni di euro.

- **4 treni Pendolino, 62 carrozze (e manutenzione) per il Regno Unito** - 4 nuovi treni e Pendolino 62 carrozze supplementari da aggiungere alla flotta di 52 treni Pendolino già in servizio sulla West Coast Main Line, gestita dall'operatore privato Virgin Trains.

Anno: 2008

Cliente: dipartimento dei Trasporti del Regno Unito.

Attività: progettazione e produzione completa dei treni nel sito di Savigliano (CN).

Valore contratto: 1,8 miliardi di euro.

- **18 Treni suburbani X'Trapolis per la rete metropolitana della città di Melbourne**

Anno: 2008

Cliente: Stato di Victoria, Australia.

Attività: progettazione e realizzazione del prototipo e attività di finizione e collaudo nel sito di Savigliano (CN).

Valore contratto: 160 milioni di euro.

- **9 treni regionali per GTT** - 9 nuovi treni CTR che saranno utilizzati sulle due linee ferroviarie Torino-Ceres e Canavesana.

Anno: 2007

Cliente: GTT – Gruppo Torinese Trasporti.

Attività: progettazione e produzione completa dei treni nel sito di Savigliano (CN).

Valore contratto: 37,5 milioni di euro.

Segnalamento

- **Rinnovo del segnalamento della linea metropolitana 1 di Milano senza interruzione di servizio.**

Anno: 2006

Cliente: ATM.

Attività: progetto gestito dalla sede di Bologna, che fornisce gli apparati di stazione (ACS) e gli altri prodotti di segnalamento, coordina le attività manutentive e cura lo sviluppo software di parte del sistema. Savigliano (CN) progetta e realizza l'installazione dei nuovi sistemi a bordo dei treni, Sesto San Giovanni (MI), base logistica per tutti gli interventi, si occupa delle modifiche di alcuni apparati di bordo dei treni, Verona della comunicazione radio del sistema di segnalamento.

Valore contratto: 68 milioni di euro.

- **Realizzazione del nuovo Centro di Controllo multistazione Orvieto – Orte**

Anno: 2009

Cliente: RFI

Attività: realizzazione dell'ACC (Apparato Centrale Computerizzato) multistazione Orvieto - Orte.

Valore contratto: 20 milioni di euro.

Infrastrutture

- Linea 5 della metropolitana di Milano.

Anno: 2008

Cliente: ATM.

Attività: realizzazione del sistema di alimentazione elettrica, degli impianti di trazione e del sistema di protezione con porti di banchina. Coinvolti il sito produttivo di Guidonia (Roma) specializzato nelle infrastrutture e la sede di Sesto San Giovanni per il project management della commessa.

Valore contratto: 46 milioni di euro (12 % del contratto di costruzione).

Manutenzione e componentistica

- Manutenzione del sistema di segnalamento ERTMS installato a bordo di 30 treni ETR 500 di Trenitalia

Anno: 2009

Cliente: Trenitalia.

Attività: manutenzione del sistema di segnalamento ERTMS installato a bordo di 30 treni Alta Velocità ETR 500 e degli apparati radio GSM-R installati su tutti i 62 treni della flotta.

Valore contratto: 13 milioni di euro.

- Manutenzione della flotta ETR 600 – Freccia Argento Trenitalia

Anno: 2009

Cliente: Trenitalia. Attività: Manutenzione preventiva della flotta ETR600/Nuovo Pendolino (12 treni) presso il deposito di San Lorenzo (Roma)

Valore contratto: 23 milioni di euro.