

Treni regionali, in tre per 1,25 miliardi. Alstom, Bombardier e il pool Ansaldo-Breda più Caf si contendono la maxi commessa Fs da 130 convogli

NAPOLI Gara a tre per aggiudicarsi da qui ai prossimi sei anni la fornitura dei nuovi treni regionali di Trenitalia: i tecnici delle Ferrovie dello Stato dovranno infatti scegliere tra le offerte della francese Alstom, della canadese Bombardier e della cordata italo-spagnola che riunisce la controllata Finmeccanica in via di dismissione AnsaldoBreda e Caf. Le buste con le candidature sono state recapitate al quartier generale delle Fs entro il 15 giugno scorso ma un verdetto potrebbe arrivare già entro l'estate. La partita è di fondamentale importanza sia per le sorti del trasporto pubblico locale, comparto in grande difficoltà, che per le ricadute positive che avrà sulle aziende aggiudicatrici: trattasi della fornitura di 130 treni per un valore complessivo di 1,25 miliardi, più un'opzione per altre 60 macchine. Oro colato in un periodo di crisi di commesse da parte del trasporto pubblico locale. Comprensibile che ciascun contendente voglia giocare la partita al meglio. L'offerta di Alstom, player francese la cui divisione ferroviaria conta otto stabilimenti nel nostro Paese, ruota attorno al Coradia, un treno del quale sono stati venduti finora tremila esemplari in tutto il mondo di cui 260 in Italia (il Minuetto è la sua versione più celebre). La release proposta a Trenitalia è Meridian, la stessa fornita a TreNord per il Malpensa Express. Bombardier scommette sul nuovo treno a trazione distribuita Polis, sviluppato sulle precedenti esperienze nel segmento regionale dell'azienda d'Oltreoceano. E c'è grossa attesa sulle sorti della gara nello stabilimento di Vado Ligure, considerando che pochi mesi fa è stato annunciato il ricorso alla cassa integrazione per 70 dipendenti a settembre che dovrebbero salire a quota 140 a dicembre. AnsaldoBreda propone il modello mono-piano Tsr, interamente progettato e costruito dalla controllata di Finmeccanica, e il doppio-piano Civity, realizzato in partnership con gli iberici di Caf sia in versione elettrica che in quella diesel. Anche in questo caso, la gara di Trenitalia rappresenta una battaglia fondamentale: l'azienda metalmeccanica di Stato fa i conti con un piano di risanamento tutt'altro che indolore (si veda "Il Sole 24 Ore" di ieri) e portare a casa un ordine così importante significherebbe anche guadagnare appeal agli occhi di Hitachi Rail che da marzo scorso tratta per il 50% del pacchetto azionario. La gara è doppia: si tratta di fornire sia convogli elettrici (Etr) che diesel. Il bando riguardante gli Etr si divide in due lotti: i contendenti sono chiamati a produrre 70 elettrotreni da almeno 280 posti a sedere, più un'opzione per altri 20, e 20 elettrotreni da almeno 500 posti a sedere, più un'opzione per altri 20. L'altra procedura riguarda 40 convogli diesel da almeno 130 posti a sedere, con opzione per altri 20. L'offerta si articola in una proposta tecnica, che Trenitalia sta valutando in prima battuta, e in una parte economica che sarà presa in considerazione in un secondo momento. Infatti, i bandi prevedono un criterio di aggiudicazione con punteggi che premieranno maggiormente la qualità e i tempi di consegna (60%), piuttosto che il prezzo (40%). Perché, visto lo stato dei treni regionali in servizio, occorre soprattutto fare presto e bene.