

COMUNICATO STAMPA
Uilm Nazionale

**ANSALDO BREDI; CONTENTO (UILM): "CREDO CHE OFFERTA PRESENTATA DA
AZIENDA RISPONDA A REQUISITI FS E POSSA VINCERE"**

**Ferrovie dello Stato: lunedì si apre offerta economica, attesa per vincitore maxi gara
alta velocità**

L'APPROFONDIMENTO DI CRISTINA CARLINI DELL'AGENZIA DI STAMPA ADN KRONOS
CON LE DICHIARAZIONI DI GIOVANNI CONTENTO, SEGRETARIO NAZIONALE DELLA
UILM

Week end d'attesa per AnsaldoBreda-Bombardier e Alstom, i due concorrenti in corsa per aggiudicarsi la maxicommissa dell'alta velocità ferroviaria da almeno 1,2-1,3 miliardi di euro. Lunedì, salvo, ovviamente, sorprese dell'ultima ora, sarà il giorno della verità con l'annuncio del vincitore della più grossa gara mai bandita delle Fs spa, non solo per il valore economico ma soprattutto per la sfida tecnologica, per la fornitura di 50 nuovi treni superveloci. Alle 14,30 di dopodomani, è fissata la riunione, in seduta pubblica, della commissione tecnica delle Ferrovie che aprirà l'ultima busta rimasta ancora sigillata, quella dell'offerta economica. Si tratta dell'ultimo tassello, che vale 25 punti sui 100 complessivi, dopo l'apertura dell'offerta tecnica e di quella relativa alla tempistica delle consegne dei convogli. Una volta valutati i prezzi, la commissione effettuerà la somma totale annunciando chi dei due gruppi in gara ha totalizzato il punteggio più alto. Nei fatti, dunque, si saprà chi ha vinto anche se per la vera e propria aggiudicazione formale della gara bisognerà attendere il disco verde del consiglio di amministrazione delle Fs Spa. Sarà, infatti, il board della holding di Villa Patrizi a deliberare il vincitore, dopo aver preso visione dei risultati del lavoro svolto dalla commissione tecnica, che, in questi mesi, ha esaminato e valutato i ponderosi faldoni, da diverse centinaia di chili, inviati dai concorrenti. La riunione dal cda, secondo fonti industriali, è attesa a breve. Lo stesso presidente e amministratore delegato di Finmeccanica, Pier Francesco Guarguaglini, non ha escluso che la decisione possa essere presa nel giro di pochi giorni, "prima che l'ad Moretti vada in vacanza il 7 agosto". Se così fosse, sarà rispettata la tabella di marcia che le Fs si erano date al momento dall'annuncio della gara e poi nei mesi successivi, cioè, quella di assegnare il contratto prima della pausa estiva. Come ha spiegato l'amministratore delegato, Mauro Moretti, dopo 300 giorni dall'aggiudicazione della gara arriverà il primo treno in flotta. Le consegne procederanno poi con una cadenza di 3 treni al mese nell'arco dei successivi 15 mesi. Non è stato un percorso facile quello ha portato al traguardo, ormai imminente, dell'aggiudicazione della commessa. A lungo annunciata, le Fs Spa hanno aperto la gara il primo dicembre scorso con l'invito a presentare l'offerta ai big mondiali dell'industria ferroviaria, indicando le specifiche tecniche e funzionali di quello che dovrà essere il Frecciarossa del futuro. Le Ferrovie hanno chiesto un treno

segue »



assolutamente innovativo, che non esiste sul mercato, per tragguardare, almeno, i prossimi 20 anni e per operare sulle tratte internazionali. Insomma, i requisiti posti da Trenitalia sono stati così complessi da richiedere i tempi supplementari per la presentazione delle offerte, che rispetto all'iniziale scadenza di marzo e' poi slittata a maggio. A questa sfida AnsaldoBreda- Bombardier ha risposto con il suo treno V300 Zefiro, una evoluzione del V250, mentre come Alstom avrebbe puntato su un nuovo treno, non potendo riproporre, spiegano fonti industriali, il suo Agv già acquistato dalla concorrente Ntv, la società di Luca Cordero di Montezemolo e di Diego Della Valle. A gettare la spugna, a sorpresa, è stata la tedesca Siemens, che, alla fine, ha comunicato alle Ferrovie di non riuscire a presentare l'offerta. Neanche i giapponesi della Kawasaki, altri potenziali candidati, sono scesi in pista dal momento che avrebbero avuto delle difficoltà a rispondere ai requisiti tecnici delle Fs. Il rush finale si è trasformato, dunque, in una gara a due. E il fiato rimane sospeso fino all'ultimo. Ad essere premiata, ha più volte ribadito Moretti, sarà l'innovazione. Il treno AnsaldoBreda- Bombardier ha velocità massima di esercizio di 360 km/h, ma raggiunge i 400 km/h ed è il convoglio più veloce in Europa. All'insegna del design italiano, 'Zefiro' coniuga comfort ed economicità. Ma, soprattutto, una della carte vincenti del consorzio italo-canadese, dove AnsaldoBreda detiene una quota del 60% e Bombardier del 40% per i treni che saranno venduti in Italia (e, viceversa, per i treni che saranno venduti all'estero), è quella dell'italianità dal momento che gli stabilimenti interessati saranno quelli di Pistoia, Palermo, Napoli dell'azienda di Finmeccanica e quelli di Vado Ligure di Bombardier. Alstom ha presentato, nel giugno scorso a Torino, un nuovo treno, che pure può raggiungere i 400 chilometri orari, allargando così il suo portafoglio di prodotti ad altissima velocità. Ma nel caso di una vittoria del gruppo francese, è da vedere se la produzione verrà trasferita in Francia per risolvere problemi di saturazioni di alcuni siti produttivi. Su questa partita sono puntati i riflettori del sindacato. "Credo che l'offerta presentata da AnsaldoBreda e Bombardier risponda ai requisiti posti dalle Fs e confido in una sua vittoria", dice il segretario nazionale della Uilm Giovanni Contento, denunciando il fatto che in Italia "si è agito, per anni, come se non esistesse un'industria ferroviaria nazionale, a differenza di Paesi come la Francia". "Per la società italiana, che è quella che soffre di più nel gruppo Finmeccanica, sarebbe una boccata d'ossigeno. Se non arrivasse, la vedo veramente molto dura. Comunque, questo contratto - avverte il sindacalista - non dovrà essere un punto d'arrivo l'azienda dovrà, comunque, compiere un grande sforzo di riorganizzazione e di efficientamento per riuscire a stare sul mercato".

Ufficio Stampa Uilm

Roma, 31 luglio 2010