

RAC



Denigrato in Francia, il veicolo guidato dall'Irisbus servì, in una sua versione elettrica, una rete di quattro linee a Bologna. Per il costruttore, è l'opportunità di dimostrare che i problemi del Civis erano legati alla versione diesel elettrica.

Civis respinto a Rouen? Civis biasimato ad Orléans? Civis offeso a Clermont-Ferrand? Ma Civis riscattato a Bologna? In un contesto molto poco glorioso, una decisione presa per la città di Bologna, raccontata a Rail & Transports da Gérard Martin, responsabile del progetto Civis di Irisbus, e Daniel Ferbeck, direttore delegato di Siemens, va momentaneamente a mettere a tacere le male lingue che parlavano già al passato dello sfortunato autobus guidato. Irisbus e Siemens, associate ad un partner locale, il Consorzio Cooperative Costruzioni di Bologna, sono state scelte per realizzare una rete di quattro linee comprendenti 69 stazioni con una tratta comune di 25 chilometri. I 49 veicoli Civis nella versione elettrica, dotati del sistema a guida ottica della Siemens, dovranno essere consegnati tra il 2004 e la fine del 2006. La linea, interamente elettrificata, sarà inaugurata nel 2007. Irisbus, diventato recentemente italiano al 100% (da quando Renault ha ceduto la sua metà di capitale a Iveco), ottiene inoltre la sua licenza sul LOM, che lo aveva tenuto fermo scorso sulla stessa licenza a Padova. «I nostri concorrenti erano presenti nella fase di prequalifica della gara d'appalto, ma non sembravano certi di poter soddisfare le richieste della committenza», ha analizzato Daniel Ferbeck. In questa gara le offerte non potevano superare un budget di 144 milioni di euro, ed è in

di GILBERTO DONDI

MENTRE a Bologna veniva approvato il Civis, nel lontano 2003, i nostri cugini francesi ironizzavano sul quella scelta poiché in tre città transalpine il tram su gomma era già stato provato e bocciato. L'ha raccontato ai pm Valter Giovannini e Antonello Gustapane, titolari dell'inchiesta sul Civis, Donato Nigro, dirigente del settore Mobilità della Provincia, sentito come testimone. Nigro ha portato in Procura il ritaglio di articolo pubblicato da una rivista di settore, *Rail & Transports*, a firma del giornalista francese Guillaume Leborgne. Il pezzo uscì il 5 novembre 2003, due settimane dopo l'approvazione preliminare del progetto, che ebbe il via libera nel febbraio 2004 da parte della giunta guidata da Giorgio Guazzaloca. Proprio Guazza è indagato per corruzione, insieme a tre ex membri del Cda di Atc e a quattro dirigenti di Irisbus, l'azienda (con sede in Francia) del gruppo Fiat produttrice del Civis. Secondo l'accusa, l'ex sindaco si adoperò per far approvare il progetto in fretta e furia, nonostante la contrarietà della Provincia, in cambio di un incarico in un'altra azienda del gruppo Fiat, una volta scaduto il suo mandato. L'interessato, dal canto suo, ha respinto gli adde-



TRAM SU GOMMA LA' ERA STATO GIA' SCARTATO IN TRE CITTA' Civis, in Francia nel 2003 sfottevano la scelta di Bologna

biti, spiegando che quel posto gli fu offerto da Piero Gnudi, ex presidente di Enel.

TORNANDO all'articolo, la scelta di Guazza destò grande sorpresa Oltralpe. L'incipit del pezzo è eloquente, nella sua ironia: «Civis respinto a Rouen! Civis biasimato ad Orléans! Civis offeso a Clermont-Ferrand! Ma Civis riscattato a Bologna?». Il giornalista spiega che la decisione presa per la città di Bologna «in un contesto molto poco glorioso... va momentaneamente a mettere a tacere le malelingue che parlavano già al passato

dello sfortunato autobus guidato».

Mentre sotto le Due Torri, dove «i 49 veicoli — scriveva Leborgne — dovranno essere consegnati tra il 2004 e il 2006 e la linea sarà inaugurata nel 2007 (i cantieri sono tuttora aperti; ndr)», oggi Atc e i membri della commissione sicurezza sono impegnati nelle prove per testare i mezzi, in Francia quelle prove, fatte con un Civis ibrido diesel-elettrico, erano già andate piuttosto male.

«A Clermont-Ferrand l'assessore ai trasporti — spiegava l'articolo — si lamenta dei guasti a ripetizione e della mancanza di disponibili-

PDL E LEGA NORD

Bernardini: «Le giunte precedenti devono risarcire i danni ai cittadini»

LE GIUNTE passate, responsabili del Civis, risarciscano i cittadini per i danni causati dal progetto. A proporlo è il coordinatore regionale del Pdl, Filippo Berselli, che chiede un impegno preciso al candidato sindaco della Lega nord e dei berlusconiani, Manes Bernardini. Che coglie la palla al balzo: «La richiesta di risarcimento per il Civis è obbligatoria e doverosa». «Quando Manes sarà sindaco — dice Berselli — dovrà archiviare il Civis definitivamente e fare subito un'azione di risarcimento danni contro i responsabili».

PROBLEMI
I test sul Civis
e, a fianco,
l'articolo
francese del
novembre 2003

tà dei suoi sei Civis in leasing, dicendo di non di voler in nessun caso comprare i veicoli al termine della prova. A Rouen, invece, il fallimento si è consumato e la città rinuncerà all'opzione sui 55 veicoli, visto che tutti i giorni si verificava problemi di funzionamen-

to e gravi difficoltà di manutenzione. Ad Orleans, infine, il Civis è stato messo fuori gioco prima ancora del lancio del progetto. I responsabili di Irisbus pagano oggi lo scotto per le piccole negligenze e gli errori commerciali commessi».

Infatti, per il giornalista, alla luce dei problemi già riscontrati a Rouen, sarebbe stato stato meglio puntare sull'Agorà, un «sistema standard, a guida ottica, ultra affidabile, con un costo di circa la metà».

IRISBUS ammetteva che il veicolo diesel elettrico aveva problemi, ma diceva di puntare tutto sul nuovo modello, quello elettrico che, secondo i responsabili, funzionava perfettamente, tanto da compiere senza problemi «2,3 milioni di accostamenti alle fermate». Ironica la chiusura del giornalista francese: «E' una bella occasione per il grande autobus guidato di rifarsi un verginità in terra italiana. Ma in attesa di una riuscita alla bolognese, i prototipi male equipaggiati e rifiniti di Irisbus continuano a fargli una severa contro-pubblicità in Francia».