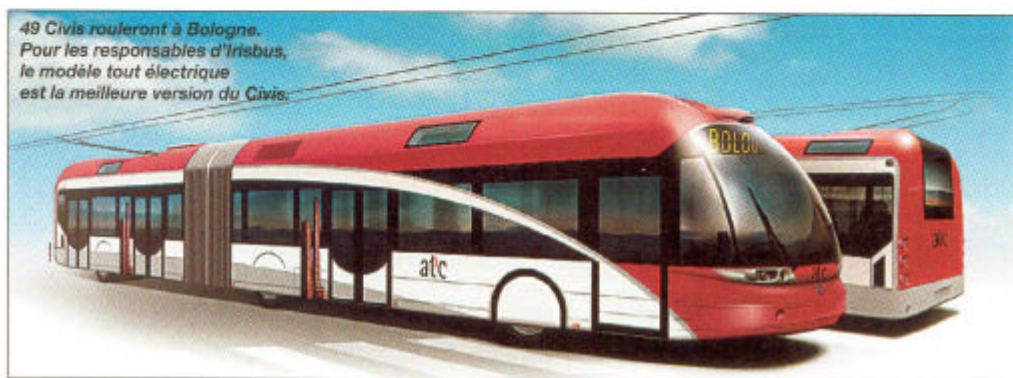


SORPRENDENTE VITTORIA DEL CIVIS A BOLOGNA

Irisbus ottiene la sua rivincita su Lohr, che l'aveva sconfitto l'anno scorso a Padova

Voyageurs

INDUSTRIE



49 Civis rouleront à Bologne.
Pour les responsables d'Irisbus,
le modèle tout électrique
est la meilleure version du Civis.

Denigrato in Francia, il veicolo guidato dell'Irisbus servirà, 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 Orlèans! 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 infine la sua rivincita sul Lohr, che lo aveva battuto l'anno scorso sullo stesso terreno 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 effetti evidente che la variabile prezzo abbia giocato un ruolo determinante. In attesa che

Irisbus e Siemens rendano noti o meno gli estremi di questo nuovo contratto, è oggi evidente ai loro clienti potenziali quello che sta succedendo in Francia a chi non abbandona questa tecnologia in crisi. E non va molto bene, in particolare a Clermont-Ferrand, dove politici ed amministratori della rete deplorano la mancanza di coinvolgimento del marchio del "delfino" nella sperimentazione Léo 2000: "abbiamo accettato rischi su questo affare, gradiremmo quindi un maggiore coinvolgimento commerciale", lamenta François Moulin direttore generale del SMTC, sottolineando di non avere accolto delegazioni stranieri nella località "da più di sei mesi." Incontrato il mese scorso, Louis Virgoulay, assessore ai trasporti di Clermont-Ferrand, si lamentava dei guasti a ripetizione e della mancanza di disponibilità dei suoi sei Civis in leasing dicendo di non di voler in nessun caso comprare i veicoli al termine della prova. La settimana scorsa, meno categorico, segnalava che dopo avere battuto il pugno sul tavolo, le cose erano più o meno rientrate con 4 veicoli disponibili su 6: "Noi arriveremo alla fine dei 36 mesi di sperimentazione e prenderemo le nostre decisioni in quel momento", ha dichiarato.

A Rouen, invece, il fallimento si è consumato: la Comunità Urbana di Rouen, che aveva comperato due Civis ha annunciato la settimana scorsa che rinuncerà alla opzione sui 55 veicoli previsti nelle tre forniture previste nella commessa iniziale. "Noi riteniamo che il periodo di prova dei due veicoli dovrebbe essere terminato, ma abbiamo tutti i giorni problemi di funzionamento e gravi difficoltà di manutenzione", spiega Jean-Yves Degoutin, responsabile tecnico autobus delle TCAR (Connex). Ad Orlèans 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. Era necessario accettare di consegnare veicoli così mal rifiniti a Rouen? Era necessario provare nello stesso tempo e con il medesimo sistema di guida un veicolo così innovativo come Civis ed uno standard come l'Agora? Non era prevedibile che l'Agora a guida ottica, ultra affidabile, con un costo pari circa alla metà, e di capacità appena inferiore avrebbe "divorato" il povero Civis? Occorreva, infine, proporre la versione motore diesel elettrico e fare la scommessa che i tecnici avrebbero sviluppato rapidamente dei sistemi di immagazzinamento dell'energia meno costosi, più affidabili e meno ingombranti?

"Ci sono dei clienti che si sono buttati sulla versione diesel elettrica", si difende Gérard Martin, ma è vero che non ha completamente mantenuto le sue promesse. Di fatto, il veicolo consumerebbe dal 30 al 35% in più di un autobus classico per prestazioni giudicate mediocri dalle aziende che lo hanno sperimentato. Ma tutto ciò è superato e riguarda i modelli della versione diesel elettrica, promettono i responsabili di Irisbus, poiché la guida ottica sviluppata da Siemens Transportation Systems (ex-Matra Transport International) funziona a meraviglia: "2,3 milioni di accostamenti alle fermate sono riusciti senza inconvenienti a Rouen", ripetono con forza i responsabili delle due società. Il futuro è dunque il veicolo elettrico, che i responsabili di Irisbus intendono ora promuovere. "È il migliore veicolo della gamma Civis, quello che abbiamo presentato a Gart nel 1998, il cerchio è chiuso", si rallegra Gérard Martin. È 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.

Guillaume LEBORGNE