

TRASPORTI.

Il lungo percorso per portare i nuovi treni pendolanti a viaggiare sulle linee ferroviarie della Sardegna

TRA LE DIFFICOLTÀ ANCHE UN RICORSO INAMMISSIBILE COSTATO NOVE MESI DI RITARDO

Parliamo dell'acquisizione da parte della Regione di treni ad assetto variabile e trazione diesel da impiegare sulle linee RFI della Sardegna.

Chi, come me, abbia cercato sul sito della stessa Regione, avrà trovato che l'ultima nota diramata in proposito dall'Assessorato ai Trasporti, almeno fino a metà del corrente mese di luglio, risaliva al 30 luglio dello scorso anno. In sintesi questa nota annunciava quanto segue: il Consiglio di Stato aveva emesso il 28 precedente un'ordinanza con la quale, accogliendo le richieste di Regione e CAF, sospendeva l'efficacia della sentenza 1553/2010 con la quale il TAR di Cagliari, accogliendo a suo tempo il ricorso proposto dalla Patentes Talgo, aveva annullato il provvedimento con cui era stata in precedenza aggiudicata alla CAF la fornitura di treni ad assetto variabile, e nel contempo fissava al 7 dicembre 2010 l'udienza per l'esame di merito dell'intera questione.

Non trovando nel sito notizie più recenti, neanche con la "ricerca avanzata" e le parole chiave "treni talgo", si poteva essere indotti a pensare che tutto si fosse bloccato. E invece no. Un contatto con il competente Servizio Appalti dell'Assessorato ha chiarito che l'iter di aggiudicazione è definitivamente concluso e si è passati alla fase della concreta attuazione degli adempimenti contrattuali. Semplicemente, quindi, si è trattato di una pretermissione: il Servizio ha ritenuto che il *fare* fosse più importante del *comunicare*.

Rinviando ad altra circostanza ogni discorso tecnico, mi pare interessante ricostruire sinteticamente le vicende che hanno preceduto la definitiva vigenza del contratto di acquisto dei treni in discorso. Preliminarmente ricordo a chi ne abbia interesse che un inquadramento in termini generali della problematica di impiego del materiale cosiddetto *pendolante* o ad assetto va-

riabile era già stato presentato da *Informazione* nei numeri 108 e 109 del 2008, con due interventi a firma rispettivamente mia e dell'ingegner Andrea Parnigoni, che era stato per lungo tempo ai vertici della Fiat Ferroviaria di Savigliano (quella che costruiva il "Pendolino" a trazione elettrica).

Il primo passo concreto per dotare i servizi ferroviari sardi di questo tipo di treni fu fatto nel dicembre 2007, quando sul sito Internet della Regione, sulla Gazzetta Europea e sul BURAS fu pubblicato un avviso per la presentazione di manifestazione di interesse, volto a individuare le aziende produttrici di treni pendolanti diesel. A seguito di questi avvisi fu instaurata una "procedura negoziata senza previa pubblicazione di bando" per la "Fornitura di n° 5 complessi diesel ad assetto variabile con l'opzione per l'acquisto di ulteriori n° 3 complessi".

Nell'ambito di tale procedura fu anche effettuata, il 1° giugno 2008, una coppia di corse di prova, da Cagliari a Sassari e viceversa, proprio con l'impiego di carrozze pendolanti Talgo, trainate da un locomotore del quale non mi pare fossero state rimarcate fabbricanti e caratteristiche. Il tempo di percorrenza di queste corse fu di 2h15'.

Quei test suscitavano un notevole interesse e previsioni palesemente ottimistiche. Ci fu chi, a livello istituzionale, sostenne che il tempo della futura percorrenza tra Cagliari e Sassari sarebbe stato portato a due ore, e chi prevedeva che ciò sarebbe successo nel giro di appena due anni.

Per ciò che riguarda la significatività di queste prove, e in particolare il tempo di percorrenza, non posso che rinviare a quanto fu detto nel primo degli articoli di *Informazione* sopra citati, che, giusto per capirci, era intitolato "Treni pendolanti sulle linee FS della Sardegna: quale sarà l'effettivo guadagno di

L'AUTORE.

L'ingegnere **Giuseppe Concu** ha operato per molti anni nel settore dei trasporti pubblici in Sardegna.

e-mail: g.concu@ingegneri-ca.net

tempo? – Dopo la corsa di prova con il Talgo, solo l'orario di servizio potrà fare chiarezza".

Tornando alla procedura negoziata, alla fine di giugno 2008 furono inviate le lettere di invito a presentare offerta alle ditte, entrambe spagnole, Talgo e CAF. L'importo a base d'asta era di 50 milioni di euro più gli oneri per la sicurezza, non soggetti a ribasso e previsti in 1.565.483,54 €. Delle due aziende solo la Talgo accolse l'invito. L'offerta presentata risultò però irregolare e fu esclusa. Nel dicembre 2008 si concludeva così, infruttuosamente, il primo tentativo di acquisizione dei treni pendolanti.

Entro lo stesso mese di dicembre l'Assessorato ai Trasporti avviò il secondo tentativo di acquisizione, adottando però questa volta la vera e propria gara pubblica e cioè la procedura aperta. Già nel BURAS, parte terza, del 20 gennaio 2009, veniva pubblicato il relativo avviso di gara che manteneva invariata la denominazione dell'oggetto e il connesso importo. Il termine per la presentazione delle offerte veniva fissato al 23

del successivo mese di febbraio.

Alla gara parteciparono solo le due imprese spagnole che già erano state invitate alla precedente procedura, data l'astensione dei grandi gruppi industriali internazionali che pure costruivano treni ad assetto variabile.

Questa astensione induce a qualche riflessione. In primo luogo si potrebbe ritenere che il termine concesso per la presentazione delle offerte sia stato troppo breve in rapporto alla specificità del caso. Intendo riferirmi qui al fatto che l'andamento altimetrico, ma soprattutto quello planimetrico, del tracciato sardo rende difficile ottenere prestazioni di rilievo da veicoli che non siano appositamente calibrati per esso. Si può pertanto ritenere che forse sarebbe stato necessario - per costruttori che non se ne fossero interessati in precedenza - disporre di un tempo che consentisse di valutare adeguatamente gli adattamenti che sarebbero occorsi per rendere competitivi i materiali di cui già disponevano.

Parallelamente si impone la considerazione che la posta economica in gioco, pur rilevante con i cinquanta milioni di euro a base d'asta, non godeva, verosimilmente, dell'attributo della grande appetibilità. Infatti i costi generali di organizzazione, studi e progettazioni, assistenza post-vendita andrebbero *spalmati* sul prezzo di un esiguo numero (cinque) di pezzi venduti.

Con una piccola digressione, si può notare che si ripeteva probabilmente quello che è sempre stato uno dei crucci dell'approvvigionamento di materiale rotabile per le ferrovie ora ex-concesse della Sardegna. In questo caso la quasi unicità della misura dello scartamento (950 mm) non ha mai permesso di accordarsi, in occasione degli acquisti, con le altre ferrovie concesse che, tranne una, avevano scartamento differente: ne consegue la refrattarietà di vari produttori a prendere in esame le richieste di fornitura.

Questa considerazione sembrerebbe meno rilevante per le Patentes Talgo. Esse infatti producono, praticamente in serie, un modello base di carrozze del tutto simili, il cui singolo prezzo dovrebbe quindi essere meno gravato dalle quote discendenti dai costi generali.

Altra considerazione è che i treni ad assetto variabile sono pur sempre rimasti un prodotto un pochino *di nicchia*, e questa nicchia pare essere stata ulteriormente ristretta dalla tendenza alla alta velocità vera e propria, cioè al di sopra del limite dei 200 km/h.

Ancora, e anzi di più, va ricordato che le due ditte spagnole in discorso sono, credo, le uniche che si sono votate alla produzione di complessi pendolanti diesel dei quali peraltro non costruiscono i motori. Come già detto in altra occasione, la stessa Fiat Ferroviaria partecipò in associazione con imprese tedesche alla costruzione di un unico modello di treno pendolante diesel, il DMUT VT 610, impiegato in Germania.

Venendo quindi alla nuova gara, va per intanto detto che la commissione escluse l'offerta Talgo per irregolarità: la domanda di partecipazione non era firmata! Contro tale esclusione Talgo presentò al TAR della Sardegna un ricorso che fu respinto, con sentenza confermata poi dal Consiglio di Stato.

Limitando quindi l'esame all'offerta CAF, i lavori non si conclusero comunque immediatamente. Conformemente a quanto previsto dagli atti di gara, le valutazioni proprie della commissione dovettero essere integrate con una consulenza esterna di alto livello per la valutazione di specifici aspetti della dinamica del veicolo.

In definitiva comunque (come si può leggere nel BURAS, parte terza, del 16 febbraio 2010) in data 28 dicembre 2009 fu aggiudicata alla CAF la prestazione principale, "Fornitura di 5 (cinque) complessi diesel ad assetto variabile e relativi materiali di ricambio e relativa garanzia per un periodo non inferiore a cinque anni, con opzione, in caso di disponibilità di sufficienti risorse finanziarie, per la fornitura di ulteriori n. 3 complessi e relative prestazioni accessorie" e la prestazione secondaria, "formazione del personale addetto alla manutenzione e del personale di condotta del gestore del servizio per 600 (seicento) ore nel corso del periodo corrispondente a quello di manutenzione; servizio di riparazione e manutenzione per un periodo non inferiore a cinque anni e servizi affini per i complessi oggetto della fornitura; apertura di un presidio di manutenzione presso il gestore del servi-

zio nella sede di Cagliari", per un "valore finale totale di € 47.565.483,54".

Sulla base di questa aggiudicazione, il Servizio Appalti dell'Assessorato, in data 7 aprile 2010, stipulò con la CAF il relativo contratto di fornitura, per un importo base pari, al netto del ribasso, a 46.000.000 €, più gli oneri per la sicurezza pari a 1.565.483,54 €.

A questi atti si oppose Patentes Talgo con un nuovo ricorso al TAR della Sardegna. In tale ricorso veniva lamentata, tra l'altro, l'illegittimità della aggiudicazione alla CAF in dipendenza della difformità rispetto al bando dell'impegno per la formazione dei macchinisti e del personale addetto alla manutenzione, nonché dell'aver presentato parte della documentazione in lingua spagnola.

Con sentenza n° 1533/2010 depositata il 23 giugno 2010 il TAR accolse il predetto ricorso e per l'effetto fu annullata l'avvenuta aggiudicazione e dichiarata l'inefficacia del conseguente contratto.

La pronta impugnazione da parte della Regione e della CAF nantì il Consiglio di Stato produsse già il 28 luglio gli effetti indicati in apertura e cioè, ripeto, un'ordinanza che sospendeva l'esecuzione della sentenza e fissava l'udienza per l'esame del merito al 7 dicembre successivo.

Da tale udienza scaturì la sentenza n. 127/2011, depositata il 12 gennaio 2011, con la quale è stato accolto l'appello di Regione e CAF e quindi, come pure detto in apertura, è stata definitivamente chiusa la pratica. Detta sentenza in realtà non è entrata nel merito della questione, perché i giudici hanno ritenuto che Talgo - in quanto precedentemente esclusa in via definitiva - non fosse titolare di un interesse a presentare un ricorso, che, pertanto non è stato preso in esame. Nove mesi persi per un ricorso inammissibile!

In chiusura si può ricordare che il tempo utile stabilito nel bando per la ultimazione della fornitura era di trenta mesi e che il quadro delle risorse finanziarie a copertura dell'acquisto è contenuto nella delibera della Giunta regionale n. 21/49 del'8 aprile 2008, la stessa con cui fu approvato l'intero intervento.

Giuseppe Concu