

IVG

Bombardier di Vado, l'ad Tazzioli annuncia diversificazione: "Non solo locomotive, ma anche manutenzione ciclica"

di **Redazione**

05 Dicembre 2011 - 16:43



Vado Ligure. Spiragli di luce per la Bombardier Transportation di Vado Ligure. Ad essere ottimista, e a tracciare la linea industriale, è lo stesso Roberto Tazzioli, presidente e amministratore delegato del colosso produttivo di materiale rotabile. Con un piano "salvagente": destinare parte dell'attività al settore delle manutenzioni pesanti. "Nello stabilimento vadese sussiste un problema di carichi di lavoro per il 2013 - sottolinea Tazzioli a IVG.it - L'intero comparto ferroviario è sofferente e risente dei chiari di luna della manovre finanziarie. E' evidente che non sia possibile fermare i treni regionali, soprattutto in periodo di crisi quando rappresentano un mezzo per una maggiore fascia di utenti. Di fatto diventerebbe un problema sociale".

Ad accusare le prime conseguenze delle mancate risorse assegnate al sistema su rotaia, limitate ai famosi e risicati 400 milioni, è stato appunto il sito di Vado: la commessa per la fornitura delle locomotive E464 è stata ridotta a sole 120 invece delle iniziali 150, mentre

la gara nazionale per i nuovi regionali è stata congelata.

“Ma sono certo – afferma l’ad Tazzioli – che il nuovo ministro Corrado Passera si occuperà del settore, perché se entra in crisi la catena entrerebbe in crisi Trenitalia, con esuberi di centinaia di operatori e perdite economiche inquantificabili. Sono ottimista per natura, ma a maggior ragione adesso alla luce della prima manovra del governo Monti, che si occupa di contenimento della spesa e intende recuperare credibilità internazionale: è la premessa per concentrarsi con urgenza sullo sviluppo. Perché la crescita è il punto focale, nella stessa misura della tenuta dei conti”.

La galassia Bombardier è generalmente in salute, come dimostrano i dati divulgati oggi: un aumento dell’utile netto del 31%, passato dai 147 milioni di dollari dell’anno precedente agli attuali 192 milioni. L’ingegner Tazzioli annuncia, però, un piano per rinsaldare l’andamento dello stabilimento vadese, a prescindere dalle mutevoli circostanze delle commesse per il servizio regionale. “Il gruppo va bene e mantiene la sua posizione di qualità nel panorama economico del settore. A Vado metteremo mano alle manutenzioni, con le revisioni cicliche che carrelli e mezzi richiedono dopo prefissati chilometraggi. Abbiamo la competenza per svolgere questo lavoro”.

Se per costruire una locomotiva, mission prioritaria del sito vadese, occorre una media di 3 mila ore, la manutenzione comunque assicura un impiego di personale dalle 1500 alle 2000 ore. “Sarebbe una prova di efficienza e ottimizzerebbe i costi. In ogni caso realizzeremo la commessa per l’alta velocità con Ansaldo Breda” afferma Tazzioli. E’ stato infatti il consorzio italo-canadese Ansaldo Breda-Bombardier a conseguire il miglior punteggio nella gara indetta da Trenitalia per la fornitura di 50 nuovi treni super veloci.

“In questo momento è necessario diversificare, rispetto al tradizionale ambito di produzione di locomotive. Anche lo stabilimento di Vado è destinato a diventare un centro multiprodotto, senza rinunciare agli ordini di treni regionali. Ma – conclude l’ad e presidente Tazzioli – avrà un ruolo importante anche la cosiddetta manutenzione ciclica pesante”.