

Filò non può circolare sulla strada parco. Il primo veicolo è già nel deposito della Gtm. È costato di 1,8 milioni

PESCARA Il Phileas, ovvero Filò nella versione pescarese, non ha ricevuto l'omologazione del Ministero dei Trasporti, dunque non può circolare sulla strada-parco destinata al percorso filoviario. La notizia è filtrata dalle «segrete» stanze romane ed è apparsa sul sito specializzato Cityrailways.it. Il Phileas non sarà mai un tram su gomma, così come doveva essere secondo l'appalto per la realizzazione del filobus a Pescara, appalto iniziato dalla Gtm nel 2004 e portato a termine nel 2008 sotto la presidenza di Donato Renzetti. Il sistema di guida magnetica del Phileas non ha dato alcuna garanzia di sicurezza nelle prove tecniche di funzionamento, prima a Eindhoven, in Olanda, dove la sperimentazione è cominciata nel 2004 e di recente a Douai, Nord-Est della Francia. Parliamo del Phileas nella versione originale ibrida, quindi senza il costosissimo impianto di elettrificazione aerea sospesa, impiegato su una tratta riservata di 12 chilometri, interamente costruita in cemento armato rinforzato, con giunti di dilatazione ogni quattro metri, al pari delle corsie realizzate per la riqualificazione di corso Vittorio Emanuele. L'innovativo sistema di guida magnetica vincolata, utile a configurare una vera e propria rotaia immateriale, che ha costituito la ragione prevalente per l'aggiudicazione dell'appalto all'Ati vincitrice, di cui la Balfour Beatty Rail è capofila, è dunque fallito. I cosiddetti magnetini hanno contribuito per ben 21 milioni di euro alla composizione del finanziamento complessivo di 31 milioni, confermato dal Cipe il 19 dicembre 2002 al sistema Tpl pescarese, nonostante la Commissione di alta vigilanza (Cav) avesse stimato in 10 milioni di euro il costo di una filovia convenzionale di otto chilometri, qual è in pratica la filovia in corso di realizzazione sulla strada parco. Inoltre, il Phileas non ha mai circolato in versione filobus in alcuna città del mondo, giacché il modello originale nasce esclusivamente col sistema di trazione ibrido-elettrico. A Pescara, viceversa, si va avanti nel proporre il prototipo del Phileas a guida magnetica semiautomatica, quindi un vero e proprio «tram su gomma», col rischio tangibile di non poterne mai garantire la regolare entrata in esercizio. Appena tre giorni fa, il presidente della Gtm Michele Russo ha lanciato l'allarme sul rischio che il Filò non possa circolare se non venisse omologato entro il 31 dicembre 2014 (data ultima di scadenza per i mezzi Euro 5) e che debba essere sostituito da un Euro 6. Ora sappiamo che l'omologazione del Ministero dei Trasporti non c'è mai stata per un mezzo che costa 1,8 milioni di euro (la Gtm dovrebbe acquistarne 6 per un totale di 10,8 milioni). Dal sito ufficiale della Gtm, infine, si rileva che «Filò è un sistema di trasporto pubblico urbano rapido, di elevata frequenza e confortevolezza, che unisce la versatilità di un sistema ibrido al massimo rispetto ambientale di un veicolo a trazione elettrica, senza richiedere importanti lavori di installazione, ma garantendo nel contempo tutti i vantaggi di un sistema elettrificato». Se così stanno le cose, non si capisce perché a Pescara si sia dovuto sostenere il costo dei pali e fili elettrici, tanto più che il Ministero dei Trasporti ha ufficialmente risposto che «la scelta di elettrificare la strada parco ricade nella esclusiva responsabilità della stazione appaltante Gtm».