

Phileas, fallisce la ditta che produce il Filò. «Ora risoluzione del contratto». I dubbi del vice sindaco su Facebook

PESCARA. «Che fine farà adesso il Phileas?»

E' partito ieri da Facebook l'allarme del vice sindaco di Pescara, Enzo Del Vecchio, che ha condiviso su Facebook la notizia della chiusura della società che produce i Filò.

Il 25 novembre scorso, infatti, la Advanced Public Transport Systems B.V. (APTS) di Helmond, Paesi Bassi, ha chiuso i battenti e resta l'incertezza del futuro. Già, perché al momento i mezzi che dovevano circolare sul tracciato pescarese della filovia non sono stati ancora acquistati, se non quell'esemplare in deposito dal novembre 2011 (e non ancora pagato).

Cosa succederà adesso? Si dovrà ripiegare su un altro mezzo, così come si erano augurati proprio qualche giorno fa gli ambientalisti? Proprio la Apts in Ati con Balfour Beatty Rail/ Vossloh Kiepe, si era aggiudicata il contratto per la progettazione, costruzione, messa in servizio e manutenzione del sistema innovativo TPL elettrificato a 750 VCC con filobus a guida vincolata immateriale, che dovrebbe collegare le città di Pescara e Montesilvano (8 km). E ora?

Gli stessi dubbi in questi giorni stanno aleggiando anche sulla città di Rimini interessata da uno stesso progetto di filovia. E questo fallimento non sarebbe arrivato a sorpresa. Come riporta il sito Rimini2.0 i funzionari del trasporto pubblico olandese hanno definito il Phileas «un "fiasco", coniano il termine "Phileasco"».

Sul fallimento, inoltre, avrebbero pesato gli investimenti fatti, le perdite accumulate e gli enormi problemi tecnici che si sono verificati alla prova dei fatti, compresa la controversia insanabile che si è aperta a Douai, in Francia, fino al rifiuto di quest'ultima di saldare il conto proprio a seguito delle problematiche incontrate.

«Alcuni pagamenti», si legge in una nota della società fallita, «non sono stati soddisfatti verso Apts e diverse discussioni tecniche e commerciali sono ancora in corso. Poiché non vi è alcun segno di miglioramento della situazione nel breve o medio termine, i soci sono stati costretti a interrompere le operazioni».

E se da Pescara per il momento ci sono solo dubbi ed incertezze l'agenzia Mobilità Rimini ha spiegato di aver «già preso contatto con la rappresentante italiana del raggruppamento temporaneo di imprese di cui Apts è capogruppo per verificare la possibilità che sia garantita comunque la regolare esecuzione del contratto». In caso contrario l'Agenzia provvederà alla sostituzione del fornitore, come previsto dal Codice dei contratti pubblici, per consentire il completamento dell'infrastruttura strategica.

«Quale industria», si domanda però l'ingegnere romano Antonio Alei, interpellato sempre da Rimini 2.0, «che ha prodotto pochi veicoli di serie, e che per di più ha dovuto dichiarare fallimento, terrebbe in piedi una struttura di produzione e di scorte di magazzino tali da far fronte ai ricambi per i prossimi 10-15 o più anni di vita utile dei mezzi? Sarebbe pura follia dal punto di vista economico o avverrebbe a prezzo di costi esorbitanti dei ricambi. Basta immaginare un semplice parafango, una portiera o, ancor peggio, componenti strategiche per il funzionamento del mezzo, che costi di acquisto potrebbero avere per l'esercente. A mio modesto parere, prima si scinde il contratto, anche a costo di penali non da capestro (i cui costi, in caso contrario, sarebbero da girare all'incauto sottoscrittore del contratto), meglio sarebbe per tutti».

Intanto per i dipendenti di APTS si sta cercando una soluzione adeguata e tra le ipotesi c'è quella di assorbirli nella struttura VDL Bus & Coach. APTS è stata costituita nel 1998 come joint venture tra Berkhof Jonckheere Groep, BOM, BOVA e SIMAC, con l'obiettivo di «sviluppare un concetto di trasporto pubblico di alta qualità», come si legge sul portale dell'azienda. Questo ha portato allo sviluppo del

Phileas, un tram su pneumatici caratterizzato da un sistema di guida elettronico. Gli attuali azionisti di APTS sono: Berkhof Jonckheere Groep (70%), Simac (18%) e BOM (12%).

NESSUNA NOTIZIA IN COMUNE

L'assessore Del Vecchio sottolinea di non aver ancora avuto alcuna comunicazione ufficiale, e afferma che «la questione rimette in discussione il tipo di mezzo da utilizzare per Filò».

«Il Phileas, probabilmente - dice il vicesindaco - non ha riscosso il successo che tutti si aspettavano. Essendo fallita la società che lo produce, ora torna alla ribalta quello che abbiamo già detto a giugno e cioè che si tratta di un mezzo poco indicato. Le soluzioni alternative, lo diciamo da tempo, ci sono, a partire da un mezzo ibrido».

WWF-CARROZZINE DETERMIMATE-COMITATI NO FILOVIA: «ORA RISOLUZIONE CONTRATTO»

«Nell'interesse pubblico la Regione può chiedere l'immediata risoluzione del contratto di fornitura», dicono Wwf, Carrozzine determinate e Comitati no Filovia. «Diverse problematiche tecniche e commerciali sono ancora in corso di definizione, tra cui quelle di pertinenza della filovia di Pescara, i cui sei Phileas previsti dal contratto di fornitura stipulato nel lontano 21 maggio 2007, tuttora privi dell'omologazione del sistema elettronico di guida magnetica, non sarebbero stati mai acquistati, quindi, neppure pagati. Compreso l'esemplare - alla stregua di un vero e proprio prototipo - in deposito presso la GTM dal novembre 2011, secondo quanto dichiarato ripetutamente dagli stessi tecnici della stazione appaltante GTM agli organi d'informazione e alle Autorità inquirenti».

«Poiché non è stato ipotizzato alcun segno di miglioramento nella situazione aziendale nel breve-medio periodo», continuano le associazioni, «i soci fondatori sono stati costretti a interrompere la produzione dei veicoli Phileas. Insistere nella loro acquisizione significherebbe esporsi alle conseguenze dell'indisponibilità dei pezzi di ricambio e, all'occorrenza, della necessaria assistenza tecnica e commerciale del costruttore».

Per questo le associazioni e i comitati «a tutela dell'interesse generale», chiedono alla Regione Abruzzo di avvalersi immediatamente delle clausole di risoluzione ovvero di salvaguardia e garanzia «che si presume siano state inserite nel contratto di fornitura, onde poter pretendere, senza danni e spese per la Comunità, la rescissione degli obblighi contrattuali, a fronte dell'intervenuta impossibilità per l'Appaltatore di garantire la prestazione contrattuale fondamentale, connessa proprio alla fornitura dei mezzi prescelti».

«PROBLEMI NOTI DAL 2011»

La gara d'appalto a rilevanza europea è stata aggiudicata nel luglio 2006 a un mezzo, il Phileas appunto, che per le caratteristiche tecniche esclusive in dotazione (tram su gomma a guida magnetica vincolata) non trova mezzi equivalenti di pronta disponibilità sul mercato per l'indispensabile sostituzione.

«Già nel 2011», commenta Loredana Di Paola portavoce delle Associazioni e Comitati, «eravamo a conoscenza dei problemi tecnici del Phileas ma nessun Ente ci ha mai prestato ascolto. Oggi rivendichiamo il merito, attraverso la nostra lunga e tenace battaglia, di aver impedito che si disperdessero per intero le ingenti risorse pubbliche disponibili: l'acquisto dei sei Phileas previsti (verosimilmente destinati da tempo a marcire nei depositi) avrebbe comportato una spesa di circa 12 milioni di Euro».