



GIUNTA REGIONALE

**DIREZIONE AFFARI DELLA PRESIDENZA, POLITICHE LEGISLATIVE E
COMUNITARIE, PROGRAMMAZIONE, PARCHI, TERRITORIO, AMBIENTE, ENERGIA**

COMITATO DI COORDINAMENTO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE

Giudizio n° 2250 del 18/07/2013

Prot n° 201303411 del 04/07/2013

Ditta proponente G.T.M.- Gestione Trasporti Metropolitan.

Oggetto Impianto tpi elettrificato a tecnologia innovativa tra Pescara e Montesilvano.

Comune dell'intervento Pescara-Montesilvano **Località** Pescara-Montesilvano

Tipo procedimento VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' AMBIENTALE ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. N° 152/2006 e ss.mm.ii.

Tipologia progettuale D.Lgs. 152/2006.All. IV p.to 7 lett. I

Presenti (in seconda convocazione)

Dirigente Servizio Beni Ambientali dott. Scoecia (delegato)

Dirigente Servizio Pianificazione Territoriale ing. Di Meo

Dirigente Conserv Natura

Dirigente Attività Estrattive:

Dirigente Servizio Amministrativo: avv. Valeri - Presidente delegato

Segr. Gen. Autorità Bacino dott. Del Sordo (delegato)

Direttore ARTA dott.ssa Di Croce (delegata)

Dirigente Rifiuti: dott. Gerardini

Dirigente delegato della Provincia. (PE) arch. Mennucci (delegata)

Comandante Prov.le CFS - TE

Comandante Prov.le CFS - AQ

Comandante Prov.le CFS - CH

Comandante Prov.le CFS - PE

Dirigente Tecnico AT

Dirigente Tecnico CP:



Relazione istruttoria

Istruttore

ing. Martini

VEDI ALLEGATO

Osservazioni pervenute

VEDI ALLEGATO



GIUNTA REGIONALE

Preso atto della documentazione tecnica trasmessa dalla ditta G.T.M.- Gestione Trasporti Metropolitan.
per l'intervento avente per oggetto:

Impianto tpl elettrificato a tecnologia innovativa tra Pescara e Montesilvano.
da realizzarsi nel Comune di Pescara-Montesilvano



IL COMITATO CCR-VIA

Alle ore 10,00 si apre la seduta con l'esposizione della relazione istruttoria predisposta dall'Ufficio.
Intervengono i seguenti:

- Augusto De Sanctis e Loredana Di Paola, per il WWF Abruzzo

Richiamano quanto già contenuto nelle osservazioni trasmesse e nelle ulteriori note relative al progetto di che trattasi. In particolare ribadiscono che una procedura di valutazione di impatto ambientale non è possibile a sanatoria, come da giurisprudenza che citano. Inoltre, sottolineano le criticità di partecipazione al procedimento e la criticità allo stato attuale dell'individuazione di ulteriori opzioni, sia in ordine al tracciato che al mezzo prescelto, anche in termini di benefici economici; peraltro, richiamano i contenuti delle informative della Squadra Mobile di Pescara in cui la stessa Squadra Mobile sostiene un ruolo attivo da parte del Presidente effettivo del CCR-VIA, arch. Sorgi, sulla calendarizzazione dei lavori.

Evidenziano il profilo della unicità dell'opera, di cui il presente progetto rappresenta solo il primo lotto, teoria supportata dalla documentazione versata in atti, che riferisce circa l'esistenza di altri 3 lotti. Riferiscono, altresì, di varie attività progettuali e pianificatorie dei Comuni di Pescara e San Giovanni Teatino che potenzialmente interagiscono con il progetto in esame. Evidenziano, infine, che le procedure di VA-VIA devono affrontare anche tutti gli aspetti della qualità della vita dei cittadini (spazi sociali, mobilità anche per persone con disabilità, ecc..)

- Claudio Ferrante, per l'associazione Carrozze Determinate Abruzzo

Ribadisce quanto contenuto nell'osservazione trasmessa, circa l'impossibilità per i disabili di poter accedere e utilizzare il filobus, in quanto i marciapiedi non rispettano la dimensione prevista per legge e presentano una eccessiva pendenza delle rampe di accesso. Chiarisce che trattasi di una violazione delle norme nazionali e internazionali, con compromissione della qualità della vita e dell'autonomia personale; riferisce, inoltre, che prima della realizzazione della filovia, la strada parco era completamente accessibile in quanto riservata all'uso esclusivo di ciclisti e pedoni. Mostra la parte finale della strada dove il marciapiede è di circa 20 cm e riferisce che il lotto successivo, nell'instradamento su via Foscolo, è privo, all'imbocco, di marciapiedi per alcune centinaia di metri. Richiama, infine, i principi sanciti dalla stessa Regione Abruzzo con la L.R. 1/2008 e, conclude dicendo che in tal modo si violano i diritti umani.

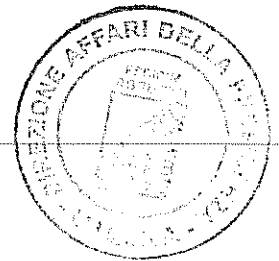
- Il sig. D'Intino Giovanni

Riferisce che l'Ufficio Tecnico del Comune di Pescara ha relazionato che tutti i marciapiedi lato mare sono in gran parte inagibili, in quanto non a norma. Dopo aver ribadito quanto contenuto nell'osservazione trasmessa, riferisce che è pendente un ricorso al TAR contro il precedente giudizio del CCR-VIA. Inoltre, riferisce che in realtà la GTM non ha proposto alternative in considerazione del fatto, come ammesso dalla stessa GTM, che l'opera è già sostanzialmente realizzata.

- Ivano Angiolelli, per il Comitato Utenti Strada Parco

Riferisce, come anche indicato nell'osservazione trasmessa, che il Phileas necessita di due omologazioni: quella veicolare e quella ferroviaria; la seconda omologazione, nelle poche città in cui attualmente tale mezzo è in uso, non è mai stata rilasciata; addirittura in Italia tale mezzo avrà bisogno di un'autorizzazione specifica alla circolazione in quanto è più lungo di quanto previsto (18,5 metri a fronte dei 18 del Codice della Strada). Per poter avere l'omologazione ferroviaria, inoltre, è necessario installare barriere fisiche di protezione lungo entrambi i lati del tracciato riservato, con accessi pedonali consentiti in specifici punti e regolamentati da semafori. Riferisce che a Verona, che aveva prescelto lo stesso mezzo previsto a Pescara, è stato deciso di modificare il sistema, con l'adozione della versione più evoluta denominata Citea (euro6) dotata di accumulatori di bordo, assenti invece nel Phileas. Critica le tabelle prodotte dalla GTM ed allegate alla controdeduzione in quanto ritiene non chiaro da quale fonte provengano.

Dichiara, infine, che il Phileas, scelto nella inedita versione filobus, è un mezzo mai utilizzato, tra l'altro gravato da costi elevatissimi di gestione e manutenzione, ben superiori a quelli di un bus tradizionale. Inoltre, afferma che la realizzazione di questo primo lotto di fatto influirà anche sui successivi, soprattutto in termini di affidamento dei lavori in quanto, essendo un mezzo a produzione esclusiva, così detto di tipo proprietario, la gara sarà solo formale.



- Roberto De Pamphilis, per Oltre il Gazebo

Conferma quanto riferito dalle altre associazioni ribadendo che al di fuori del tratto elettrificato è un normale autobus a gasolio che consuma 1 litro/km di cui non si conoscono le caratteristiche tecniche in quanto è un prototipo.

- Per la GTM: Michele Russo (Presidente), Paolo Galimberti (collaboratore), ing. Pierdomenico Fabiani e avv. D'Agostino.:

Il presidente prende spunto dalle ultime affermazioni apparse oggi sui giornali, che alludono a numerose irregolarità, in quanto, al contrario, tutti gli enti coinvolti, da venti anni a questa parte, hanno espresso il loro parere favorevole; la stessa Procura per le indagini penali, dopo mesi di indagini, ha chiesto l'archiviazione. Anche l'autorità dei lavori pubblici ha dichiarato, con proprio parere espresso, la regolarità della gara di appalto.

Ritiene ormai impossibile prevedere soluzioni alternative di opera già realizzata ed, inoltre, solleva eccezioni sulla partecipazione al procedimento di cittadini che non sono rappresentativi di associazioni.

Riferisce, ancora, che la filovia non è a guida vincolata in quanto il mezzo può circolare senza fili e senza magnetini e che hanno optato per una filovia elettrificata per azzerare le emissioni in atmosfera. Contrariamente a quanto affermato da alcuni, il Cipe non ha subordinato il finanziamento alla guida vincolata in quanto con la L. 211/1992 sono state finanziate anche altre opere (scale mobili, bus, ecc..).

In riferimento alla scelta del sistema, ritiene non sia questa la sede in quanto sarebbe necessario riaprire tutti i tavoli di concertazione nonché provvedere a smantellare quanto realizzato con oneri a carico della collettività.

Riguardo l'esistenza di ulteriori lotti, il dott. Russo dichiara che l'opera in questione non può essere considerata unica con gli eventuali lotti futuri che sono ancora in fase di progettazione, con relativa individuazione dei tracciati e finanziamenti, seppure il FAS ha assegnato un finanziamento su questo tipo di progetti.

In ogni caso saranno, eventualmente, i lotti successivi ad essere condizionati dalle decisioni sul lotto già in fase di realizzazione e non il contrario.

Interviene ancora il presidente, il quale ricorda che essendo la strada parco fruita maggiormente nella domenica, il mezzo può fermarsi di domenica, in modo che si possa continuare ad utilizzarlo come ora.

Il presidente comunque si dichiara disponibile a far valutare alla GTM possibili modifiche migliorative al progetto a patto che queste non consistano in modifiche sostanziali tali da determinare un cambiamento del progetto tale da riaprire i diritti da parte di terzi interessati e a patto che siano disponibili le risorse finanziarie per la realizzazione di tali modifiche.

Il Presidente Russo chiede infine di allegare, quale parte integrante del verbale la nota trasmessa dalla GTM del 27.06.2013 prot. 5703.

L'ing. Fabiani riferisce che i magnetini vengono posti in opera con un semplice trapano al fine di essere di ausilio alla guida automatica. Per quanto riguarda l'omologazione, afferma che il veicolo è stato omologato e la lunghezza prevista è proprio di 18,57 m; mentre non è prevista l'omologazione ferroviaria.

La seconda autorizzazione riguarda l'innovazione della guida automatica: in questo senso il ministero ha istituito una commissione di sicurezza che dovrebbe valutare la guida automatica ma non potrà essere data l'autorizzazione se non sperimentandolo in strada e ciò si può fare solo dopo l'installazione dei magneti.

Come migliorie si realizzerà una modifica dell'impianto di illuminazione che prevede l'eliminazione di più di ottocento pali elettrici che illuminano la strada, dal marciapiede per togliere alcuni impedimenti lungo lo stesso.

L'ing Fabiani dichiara che l'area sottoposta a vincolo paesaggistico, è quella del capolinea di Montesilvano che si trova a ridosso del mare, dove non è stata realizzata nessuna opera da parte della GTM. In tale area peraltro è prevista solo la realizzazione di una pensilina, per quale si procederà a quanto previsto per legge.

- il consigliere Sospiri, nella qualità soprattutto di consigliere comunale

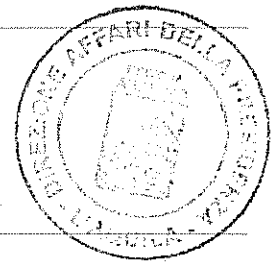
Si dichiara a favore dell'opera, con l'intento di ridurre l'inquinamento atmosferico. Quel tracciato ora è stato realizzato per quel mezzo, che dovrebbe ridurre emissioni atmosferiche e acustiche. Se il problema è far passare altrove il mezzo, di ciò si sono occupate tre Giunte regionali, e il tracciato alternativo non si è trovato.

- Il Consigliere Acerbo,

In primo luogo riferisce circa l'iter del finanziamento. In particolare, riferisce che nel 2001 "è stata annullata la precedente gara, su richiesta del comune di Pescara che, stranamente all'epoca, riteneva troppo invasivo il ricorso alla palificazione che viene riproposta però nel presente progetto".

In riferimento alle possibili alternative, riferisce che da anni chiede che si discuta su possibili alternative progettuali, sia relativamente al mezzo che al percorso, ed in tal senso la cittadinanza è stata privata della possibilità di confronto informato, invece previsto dalle procedure di valutazione ambientale.

Riferisce che al momento della dismissione della ferrovia, nella pianificazione l'area di risulta è stata individuata per



essere destinata a percorsi pedonali, ciclabili oppure per il transito pubblico ecologico, ma la concreta determinazione del progetto non ha mai trovato un momento di confronto e/o di valutazione di possibili alternative.

Infine, sulla questione dei lotti, fa notare che appare anomalo un appalto aggiudicato senza una VIA preventiva, dunque, a suo parere insanabile, visto che la soluzione prescelta poi condizionerà anche gli appalti dei lotti successivi, considerato improbabile che possa intervenire ditta diversa.

Risulta evidente che comitati, associazioni, forze politiche e lo stesso Consigliere Acerbo hanno per anni fatto presente alla stazione appaltante, alla Regione ed al Comune di Pescara l'opportunità di sospendere i lavori al fine di poter valutare sia nel merito il progetto, ma anche la regolarità della procedura fino ad allora seguita.

Infine, dichiara che gli stessi rilievi che ha esposto alla Procura di Pescara erano stati precedentemente esposti al presidente Russo a all'ing. Fabiani presso la sede della GTM per invocare una sospensione dei lavori .

Alle ore 16,00, terminate le audizioni, si apre il dibattito.

Dopo ampia discussione;

Preso atto della documentazione acquisita agli atti;

Preso atto della nota della Direzione Trasporti n. 166940 del 1/7/2013 nella quale si dichiara che "allo stato attuale non esiste alcun elaborato progettuale trasmesso allo scrivente Servizio e Direzione, in quanto la GTM sta valutando i probabili tracciati e percorsi di concerto con gli enti territoriali competenti."

Acquisito il parere negativo espresso della Provincia di Pescara con le seguenti motivazioni: "dal contenuto delle integrazioni allo Studio preliminare ambientale trasmesso dall'ing. Fabiani della GTM in ottemperanza alle motivazioni di rinvio contenute nel giudizio 2249 del 18/06/2013 del CCR VIA, si evince chiaramente ed esplicitamente l'impossibilità di verificare in modo rigoroso i possibili effetti negativi e significativi sull'ambiente, tenendo in debito conto delle osservazioni pervenute valutando le alternative progettuali, in quanto l'opera in argomento non si trova nella fase di progettazione preliminare, ma è per la maggior parte già realizzata. Le integrazioni ricevute non permettono, in modo incondizionato e partecipativo, di procedere come se si trattasse di una VA preventiva, cioè perfettamente simmetrica ad essa e di pari ampiezza e approfondimento. Né la nostra normativa nazionale prevede, neanche in casi eccezionali, di regolarizzare ex-post atti non conformi alle procedure in materia di VIA"

Rilevata la non esaustività degli approfondimenti relativamente al rumore e alla qualità dell'aria in particolare con riferimento al percorso in sede promiscua, richiesti con giudizio 2249 del 18/06/2013. Non è stato presentato, infatti, uno Studio previsionale dell'impatto acustico ai sensi della normativa vigente (L. 447/95, art. 8 e L.R. 23/2007, DGR770/P, All.2); tale questione, peraltro, ricade anche nell'ambito di applicazione di cui all'art.2 del DM 29/11/2000. Per quanto riguarda il beneficio sulla qualità dell'aria dichiarato dalla GTM a seguito della messa in esercizio del mezzo Phileas, non è presente uno studio che lo attesti e che stimi anche gli effetti dovuti alla variazione di traffico susseguente alle nuove configurazioni derivanti dalla messa in esercizio del mezzo in questione.

Rilevate, altresì, le criticità influenti sulla qualità della vita della popolazione ed in particolare sulle persone con disabilità e la necessità di prevedere interventi finalizzati alla eliminazione delle barriere architettoniche.

ESPRIME PARERE

PREAUVISO DI RIGETTO AI SENSI DELL'ART. 10 BIS DELLA L. 241/1990

Per le motivazioni ostantive espresse in premessa.

Si rende noto che la Ditta richiedente ha il diritto di presentare per iscritto le proprie osservazioni, eventualmente corredate da documenti ritenuti utili e pertinenti al superamento dei motivi sopra indicati entro il termine di 30 (trenta) giorni dal ricevimento del presente giudizio.

Qualora non pervengano le osservazioni o la documentazione sopra citate, ovvero queste non siano pertinenti o non siano ritenuti accoglibili, questa Autorità provvederà ad emanare i provvedimenti di cui all'art. 29 c. 4 del D.Lgs 152/2006.



GIUNTA REGIONALE

I presenti si esprimono all'unanimità.

dott. Scoccia (delegato) *[Signature]*

ing. Di Meo *[Signature]*

avv. Valeri - Presidente delegato *[Signature]*

dott. Del Sordo (delegato) *[Signature]*

dott. Gerardini *[Signature]*

(PE) arch. Mennucci (delegata) *[Signature]*

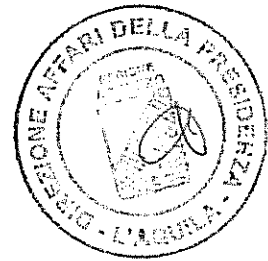
dott.ssa Di Croce (delegata) *[Signature]*

De Iulis *[Signature]*

(segretario verbalizzante)



Il presente atto è definitivo e nei confronti dello stesso è ammesso ricorso giurisdizionale al TAR entro il termine di 60 gg o il ricorso straordinario al capo dello Stato entro il termine di 120 gg. Il giudizio viene reso fatti salvi i diritti di terzi e l'accertamento della proprietà o disponibilità delle aree o immobili a cura del soggetto deputato.



REGIONE ABRUZZO-GIUNTA REGIONALE

PROGETTI SOGGETTI A V.I.A.-V.A.-Valutazione di Incidenza (V.I.)

Oggetto: “Impianto tpl elettrificato a tecnologia innovativa tra Pescara e Montesilvano”.-

ANAGRAFICA DEL PROGETTO

Nome del proponente

“Gestione Trasporti Metropolitan S.p.A. –Autoservizi Urbani e Suburbani di Pescara” ;

Ubicazione dell’impianto

Montesilvano-Pescara

Tecnici incaricati per la redazione dello Studio Preliminare Ambientale “ai sensi art. 20 D.Lgs.152/06 integrato dall’art. 1 D.Lgs. 4/2008”.

-Ingg.ri Marta De Santis e Laura Olivelli ;

Riferimenti normativi indicati dal proponente

D.Lgs. 152/06 e s. m. ed i- Allegato IV punto 7. lettera l);

Categoria di opera

“Sistemi di trasporto a guida vincolata ,funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto passeggeri”.

Data deposito Studio

12 Febbraio 2013 ns. prot. 844 del 13.02.2013;

Pubblicazione B.U.R.A.

N. 6- Ordinario del 13.02.2013;

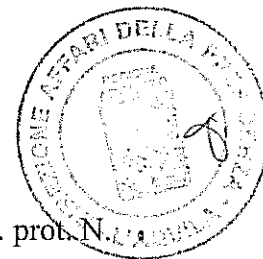
Elenco elaborati pubblicati

-Studio preliminare Ambientale;

- (Vedi sito INTERNET relativo alle pubblicazioni V.I.A. o V.A)

Osservazioni pervenute nei termini di pubblicazione

- A) Sigg.ri Giovanni D’Intino e Silvia Rossi. (Ns. prot. N. 1825/2013).
- B) Federazione Associazioni “Città Vivibile”: Associazione Armatori e Marinai Pescara- Associazione Strada Parco-Associazione No Elettrosmog- Associazione No inquinamento- Associazione Carrozine determinate Abruzzo. (Ns. prot. N. 1820/2013).
- C) WWF Abruzzo. (Ns. prot. N. 1827/2013).
- D) Ass. Pescara Bici. (Ns. prtot. N. 1826/2013).
- E) Ass. Carrozine Determinate. (Ns. prot.N. 1889/2013).
- F) Comitato “Utenti Strada Parco” e Comitato “Oltre il gazebo-NO Filovia”. (Ns. prot. N. 1888/2013).



Osservazioni pervenute successivamente ai tempi di pubblicazione

1) CO. N. AL. PA. (Coordinamento Nazionale per gli Alberi e il Paesaggio. (Ns. prot. N. 2346/2013).

Controdeduzioni fatte pervenire dalla G.T.M. (parimenti pubblicate a cura del proponente sul Sito Internet V.I.A.)

-14/05/2013 (Ns. prot. N. 2591 del 15/05/2013).

Precedenti GIUDIZI del Comitato di Coordinamento Regionale per la V.I.A., inerenti l'opera

-Giudizio n. 1108 del 15/07/2008;

-Giudizio n. 2019 del 03/07/2012;

-Giudizio n. 2099 del 23/10/2012;

-Giudizio n. 2122 del 18/12/2012

I giudizi di cui sopra, pur non fisicamente trascritti e/o allegati alla presente relazione, vanno a formarne parte integrante e sostanziale.

Sintesi dello Studio Preliminare Ambientale

Lo studio è strutturato, come ormai di solito, in tre “quadri di riferimento”:

- QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE
- QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
- QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Nella prima parte di questo “quadro”, è riportato un “**Excursus storico-procedurale del progetto**” . .

Al p.to n. 70, testualmente si legge :

“Con nota Prot. N.8826 del 19.11.2012 la G.T.M. S.p.a. comunicava al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale - Div5 e alla Regione Abruzzo lo stato dell'arte dei lavori in fase di completamento.

In tale nota vengono in particolare esplicitate le variazioni apportate al progetto definitivo per il quale era stato ottenuto nulla osta preliminare:

a) la linea elettrificata è aumentata in estensione da 5700 m a 5890 m;

b) il numero di fermate, conservando comunque quelle previste nel progetto definitivo, è passato da 17, compresi i due capolinea a 24. Per motivi tecnici è stata soppressa la fermata in direzione sud-nord di via Cadorna.

c) il capolinea di Montesilvano, su richiesta dello stesso Comune, è stato spostato di circa 200m in adiacenza ad un parcheggio di scambio realizzato nel frattempo.

Tale spostamento si è reso inevitabile a seguito della realizzazione nell'area di progetto di un intervento urbanistico autorizzato in corso d'opera dal comune di Montesilvano.

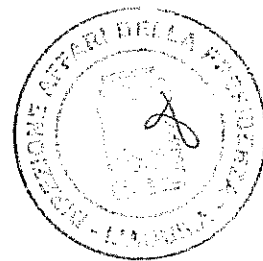
Allo stato attuale restano ancora da completare le seguenti lavorazioni:

1) linea di contatto (doppio filare)

2) N.5 pensiline di fermata e del capolinea di Montesilvano

3) pannelli informativi di fermata e dei capolinea

4) completamento sottostazione di Pescara, finiture civili e montaggi elettromagnetici della sottostazione di Montesilvano



- 5) installazione di una lanterna semaforica
- 6) installazione di vetri e illuminazione a led delle pensiline
- 7) centro di controllo operativo.”

LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO-IL TRAGITTO E LE FERMATE

“Il sistema TPL elettrificato a tecnologia innovativa” si propone di collegare la Stazione Ferroviaria di Pescara Centrale con la parte nord del comune di Montesilvano denominata Porto Allegro, al confine con il comune di Città S. Angelo, per una lunghezza di circa 8 Km, interessando la cosiddetta “strada parco”.

“Tutte le intersezioni con il traffico stradale sono a raso e saranno gestite con impianti semaforici di priorità per i veicoli del sistema TPL”.

L’obiettivo a regime, è quello di raggiungere i 2000 pphpd (passeggeri/ora per direzione) nelle ore di punta, assicurando, in una prima fase di esercizio, una capacità di trasporto di almeno 800 pphpd.

Le condizioni di transito sono di diverso tipo e sono illustrate nel dettaglio nella tabella seguente:

nord	8.17 km			sud	
MONTESILVANO	2.0 km	5.7 km		0.5 km	PESCARA
	traffico in sede promiscua	traffico in sede esclusiva su strada ottenuta dal recupero del dismesso sedime ferroviario FS unitamente a pista ciclabile e pedonale		traffico in sede promiscua	
		0.9 km	4.8 km		
	sede stradale realizzata da GTM	sede stradale esistente			

In definitiva nel tracciato si individuano le seguenti tipologie di sede:

- sede riservata;
- sede promiscua.

“La sede riservata è prerogativa della parte di tracciato che si sviluppa lungo la Strada Parco e lungo l’infrastruttura viaria di analogo calibro di nuova realizzazione, nel Comune di Montesilvano, tra Via Marinelli (attuale punto di arresto dell’intervento di recupero) e l’incrocio con Viale Europa”.

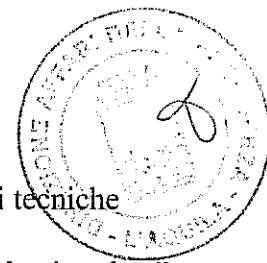
“La sede promiscua è quella in cui i veicoli del sistema TPL procederanno in commistione con il traffico veicolare privato e pubblico lungo strade ordinarie. In particolare i tratti in promiscuo riguardano:

- l’intero nodo di Pescara FS dove i sensi circolatori necessari a gestire l’elevato flusso di traffico ed il particolare tessuto urbano impediscono qualunque priorità ai veicoli del sistema;
- il comune di Montesilvano e precisamente il tratto compreso tra l’incrocio con Viale Europa e il capolinea di Porto Allegro dove non è realizzabile il prolungamento della infrastruttura viaria della Strada Parco.

ELEMENTI CARATTERISTICI DEL PROGETTO

Nel rispetto di quanto stabilito dalla Legge 211/1992 e dalla Delibera CIPE n.132/2002, “il sistema” secondo quanto scrive il proponente, deve garantire le seguenti caratteristiche:

- “**di massa**” ovvero in grado di assicurare un consistente trasporto di persone nella tratta di collegamento tra Pescara e Montesilvano;
- “**rapido**” ovverosia assicurato con sistemi, veicoli o metodologie caratterizzati/e da buona velocità commerciale (ciò implica che il tragitto del collegamento sia, almeno per la maggior parte in sede riservata);
- la veicolazione dei passeggeri deve essere “**elettrificata**” ovverosia utilizzare energia elettrica



per la trazione;

- deve essere con “*elettrificazione a tecnologia innovativa*” ovvero utilizzare soluzioni tecniche assoggettate alla tutela del brevetto per invenzione industriale;
- il sistema elettrificato a tecnologia innovativa proposto per il TPL deve essere “*a guida vincolata*” almeno nella sede di transito all’uopo riservata.

Caratteristiche del sistema

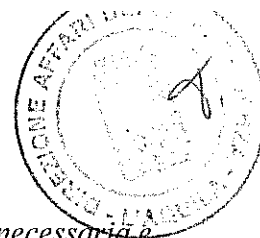
- utilizza veicoli di tipo Z.E.V. (zero emission Vehicle) nel tratto elettrificato, su gomma, a pianale completamente ribassato, dotati di un sistema di captazione energetica da linea di contatto e di un sistema ausiliario di trazione;
- preleva l’energia per la propulsione dei veicoli da linea di contatto alimentata da sottostazioni di conversione di tipo tradizionale;
- preleva energia, in marcia autonoma da sistemi ausiliari di bordo di alimentazione del motore elettrico di trazione ed ai capolinea da eventuali stazioni di carica rapida qualora il sistema ausiliario sia costituito da dispositivi di accumulo di energia (batterie);
- utilizza sia una sede propria/riservata sia una sede promiscua col traffico veicolare privato;
- adotta sui veicoli un apparato di priorità semaforica per garantire la precedenza negli incroci regolati;
- adotta sui veicoli un apparato di localizzazione, trasmissione e ricezione dati con la sede di gestione del servizio;
- sfrutta le strutture di deposito/officina esistenti le quali verranno adeguate a tale scopo dotandole semplicemente degli apparati necessari al riaccumulo energetico e alla manutenzione elettrica etc.

Opere Civili

- risanamento del tracciato esistente ed il completamento per circa 1000 m della via di corsa in sede propria in comune di Montesilvano;
- realizzazione di una pista ciclabile;
- realizzazione di marciapiedi.

Lavori di posa in opera

- apparecchiature, attrezzature, impiantistiche e loro collegamenti di alimentazione, apparati di telecomunicazione, controllo e telegestione, impiantistiche;
- linea di contatto, compresi i lavori di ripristino sulle reti dei sottoservizi eventualmente interessate e sulle sedi di intervento;
- strutture di fermata comprese le dotazioni con i necessari collegamenti di alimentazione e telegestione, nonché gli interventi di ripristino dei manufatti stradali e degli arredi urbani interessati;
- raccordi, sistemazioni viarie e di salvaguardia etc.



La via di corsa

La via di corsa (in sede riservata) ha luce netta variabile da 7,00 m a 7,50, a 2 corsie, *“necessaria e sufficiente a garantire l’incrocio tra due mezzi in assoluta tranquillità e sicurezza”*.

E’ delimitata da una cordolatura di altezza 20 cm, che da un lato la raccorda al marciapiede, mentre dall’altro origina l’aiuola che funge da elemento separatore con la pista ciclabile.

Capolinea

I capolinea del collegamento sono localizzati a:

- Pescara: nel piazzale in zona antistante la Stazione ferroviaria FS di Pescara Centrale;
- Montesilvano: nella zona adiacente il Centro Congressi di Montesilvano Spiaggia, in prossimità del complesso ricreativo Warner Bros Village di Porto Allegro dove è stato appositamente realizzato un piazzale capolinea di circa 4.500 mq, per i mezzi di trasporto del TPL.

“Per il capolinea di Pescara non sono richiesti ulteriori interventi in quanto si utilizzeranno le attuali strutture di attestazione destinate agli autobus”

Pista ciclabile.

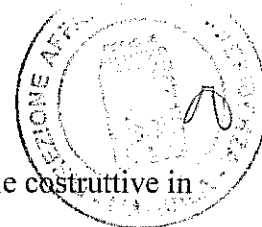
“La pista ciclabile, di ampiezza pari a 2.50 m, risulta protetta dalla via di corsa dei mezzi pubblici da una aiuola avente dimensione pari ad 1.00 m, delimitata da apposito cordolo rialzato in travertino. Essa verrà interrotta in prossimità delle fermate per consentire il passaggio degli utenti dai marciapiedi verso il mezzo di trasporto pubblico”.

Fermate

Lungo il percorso si ritrovano n. 22 fermate, di cui n. 19 si trovano sul tratto elettrificato e le ultime 3 sul tratto in promiscuo (lato Montesilvano).

Capolinea PESCARA	Stazione FS	Parcheggio	Dentro città, corso Umberto, Corso Vitt Emanuele, ospedale
Fermata n. 2	MUZII	-	conservatorio musicale, scuole
Fermata n. 3	MLITE IGNOTO	-	scuole
Fermata n. 4	TOTI	-	Parco pubblico, edificio di culto
Fermata n. 5	GIOBERTI	-	sede Regione Abruzzo
* Fermata n. 6	CADORNA	-	
Fermata n. 7	RUGGERO SETTIMO	Sottostazione elettrica	azienda AUSL di Pescara
Fermata n. 8	PALMA	-	chiesa, ufficio postale
Fermata n. 9	NAIADI	Parcheggio di interscambio	struttura sportiva
Fermata n. 10	ARNO	-	
Fermata n. 11	BRACCIANO	-	palazzetto dello sport
Fermata n. 12	ADIGE	-	
Fermata n. 13	SELE	-	azienda AUSL di Pescara
Fermata n. 14	ADDA	-	
Fermata n. 15	TORRENTE PIOMBA	-	
Fermata n. 16	GENOVA	-	ufficio postale
Fermata n. 17	MARINELLI	-	Comune di Montesilvano
Fermata n. 18	VALLE D'AGOSTA	-	ufficio postale
Fermata n. 19	ABRUZZO	-	
Fermata n. 20	EUROPA	Sottostazione elettrica	
Fermata n. 21	FOSCOLO	-	stadio
Fermata n. 22	PORTOGALLO	-	ufficio postale
Fermata n. 23	PORTOGALLO/A. MORO	-	
Capolinea MONTESILVANO	Porto Allegro	Parcheggio	centro commerciale

* La fermata in Via Cadorna in direzione sud-nord è stata soppressa per motivi tecnici (Nota GTM al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e alla Regione Abruzzo Prot.n.8826 del 19/11/2012).



Le strutture di fermata lungo il percorso saranno realizzate secondo differenti tipologie costruttive in ragione delle caratteristiche della sede su cui insistono:

*- **Fermate in sede riservata:** in cui i marciapiedi sono stati adeguati attraverso la realizzazione di banchine per la salita e discesa dei passeggeri dai veicoli. La lunghezza di ciascuna banchina su cui installare la struttura di fermata è compatibile con la lunghezza dei veicoli; analogamente l'altezza della banchina dal piano viabile è tale da consentire l'incarozzamento a raso dei viaggiatori.*
*- **Fermate in sede promiscua:** in cui le strutture di fermata saranno realizzate direttamente sul marciapiede in analogia a quanto avviene per i tradizionali sistemi di trasporto pubblico”.*

Marciapiedi

Anche in relazione a quanto segnalato da alcune osservazioni si trascrive integralmente quanto riportato a pag. n. 32 dello studio preliminare:

“I marciapiedi presentano una larghezza variabile, comunque idonea a costituire un percorso pedonale, con pavimentazione in blocchi di cls autobloccanti posti in opera su apposito allettamento di sabbia”.

Essenze arboree

“..saranno selezionate fra quelle del tipo “Pinus pinea”, “Melia azedarach”, “Acacia julibrissin”, “Phenix canariensis”, “Callistemon lanceolatus”, “Phillyrea angustifolia”, “Viburnum Lucidum”, “Feijoa sellowiana”, “Nerium oleander”, ed altre ancora, etc”.

Sistema di priorità semaforica

“..la priorità di transito agli incroci a raso regolati da semaforo sarà assicurata ai veicoli elettrici del sistema TPL proposto, grazie ad un sistema di commutazione o persistenza automatica dell'emissione luminosa semaforica di consenso (verde) quando il veicolo transiti su una predefinita sezione del tracciato antecedente l'incrocio(Regolatore semaforico)”.

Impianto di illuminazione

“Il progetto del sistema TPL prevede la realizzazione di un impianto di illuminazione pubblica a servizio dell'intera sede stradale destinata alla nuova filovia nella tratta fra l'incrocio con Via Marinelli e Viale Europa”.

Il progetto è corredato da uno studio illuminotecnico, “esteso all'intero tracciato della “strada parco” la quale risulta ad oggi già dotata in parte di impianto di illuminazione pubblica che tuttavia risulta non adeguata agli *standard* previsti dalla norma vigente”.

Si prevede l'installazione di due corpi illuminanti su ogni palo di sostegno dell'alimentazione della filovia, con l'impiego di lampade di potenza 100 W (flusso luminoso di 9000lm), poste ad un'altezza di 8 m. dal piano stradale.

Se necessario, “potrà essere prevista la possibilità di integrare localmente l'impianto di illuminazione mediante l'aggiunta di una terza lampada da installare ad altezza intermedia (circa 5 m dal piano stradale) atta a compensare le “macchie d'ombra” eventualmente proiettate dalle alberature presenti lungo la via di corsa”

Smaltimento acque meteoriche.

“La raccolta delle acque meteoriche è prevista tramite caditoie in ghisa, poste ai margini estremi della via di corsa, e da un lato della pista ciclabile, ad interasse di circa 25 m”

Impianti elettrici e di alimentazione

“Il Sistema di Alimentazione della Trazione Elettrica si compone dei seguenti elementi:

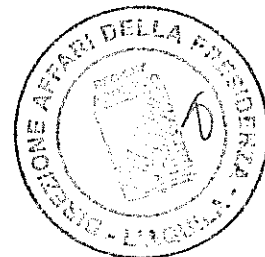
- n. 2 SSE di conversione localizzate in prossimità della linea e posizionate in corrispondenza della fermata Settimo nel comune di Pescara e della fermata Europa nel comune di Montesilvano;
- Linea di Contatto per l'alimentazione elettrica dei veicoli in linea;
- Eventuali postazioni per la ricarica dei sistemi di accumulo di bordo ai capolinea.”

“In ottemperanza alle normative vigenti è prevista la realizzazione di un impianto di terra al quale saranno collegati tutti i componenti dell'impianto quali: quadro elettrico di alimentazione, lampioni, pali di sostegno, etc.”

Caratteristiche delle SSE:

- Tensione nominale di alimentazione primaria 20 kV
- Tensione nominale raddrizzata 750 Vcc
- Numero dei gruppi 2
- Potenza nominale della SSE 1000÷1500 kVA
- Potenza nominale di ciascun gruppo 500÷750 kVA
- Potenza nominale trasformatore dei servizi ausiliari 15÷30 kVA
- Numero extrarapidi per alimentazione Linea di Contatto 2

“Nell'area di rimessaggio ed in corrispondenza dei capolinea è prevista la predisposizione di postazioni per la ricarica rapida dei sistemi di accumulo energetico di bordo in modo da garantire l'esercizio del sistema anche in caso di avaria di una delle due Sottostazioni Elettriche”.



Dimensionamento del Servizio

- Il tempo di percorrenza su una direzione 20 minuti
- Tempo di sosta medio ai capolinea 3 minuti
- Velocità commerciale 21 Km/h
- Frequenza di transito 10 minuti
- Velocità commerciale min. 21 Km/h
- Capacità oraria di trasporto 800 pphpd (con possibile incremento fino a 2000 pphpd in fasi successive)
- Numero di corse giornaliere nel periodo invernale 228
- Numero di corse giornaliere nel periodo estivo 192
- portata dei filobus circa 130 persone, pertanto la portata di 800 pphpd è garantita da 6 veicoli (mentre quella di 2000 pphpd sarà garantita da 14 veicoli).

Caratteristiche generali del veicolo

Il sistema TPL prevede, l'utilizzo di veicoli bimodali, denominati Phileas, dotati di una doppia linea di alimentazione, da linea elettrica e da motogeneratore, in quanto la linea da servire, è solo in parte elettrificata, mentre la parte restante è priva di linea di contatto. La sorgente ausiliaria di energia elettrica è formata da un motore diesel che aziona un generatore di corrente producendo a bordo dei veicoli, la corrente elettrica che alimenta i motori di trazione, consentendo ai veicoli proposti di muoversi in autonomia a prescindere dalla linea di contatto.

“Il Phileas è un autobus con possibilità di guida magnetica caratterizzato da un allestimento di tipo urbano. È prodotto dalla olandese APTS (Advanced Public Transport Systems) seguendo il brevetto FROG (Free Range On Grid) relativo alla tecnologia per la guida elettronica con griglia di marker. La guida magnetica permette al mezzo di mantenere la traiettoria costante.

L'alimentazione, nel caso in esame, è ibrida diesel-elettrico ed i motori elettrici sono collocati su tutte le ruote ad esclusione di quelle anteriori, il sistema ibrido è del tipo Vossloh Kiepe e utilizza un sistema di alimentazione elettrica da linea di contatto a 750 V + 20% -33%.

La guida magnetica è realizzata con marker magnetici annegati nel fondo stradale. Tali marker hanno le dimensioni di 15 mm di diametro e 30 mm di altezza e sono posti all'incirca al centro della corsia di marcia, ad una distanza media di 4 m l'uno dall'altro. In prossimità delle fermate (circa 100m prima) i magneti sono collocati in posizione reciproca più ravvicinata (1m l'uno dall'altro). Il veicolo Phileas è dotato, nella sua parte inferiore, di un sensore di campo magnetico che registra il passaggio sui magneti stessi e la loro posizione”.

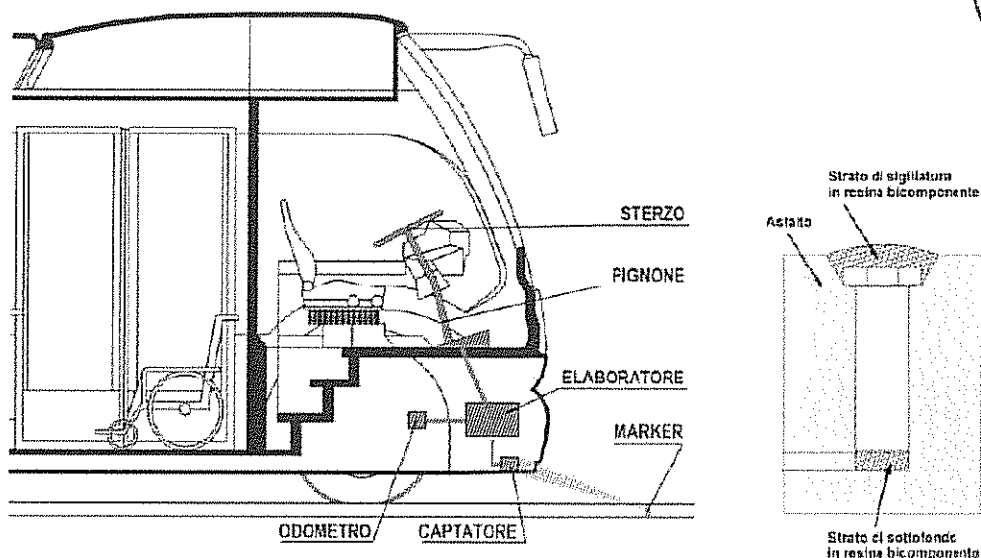
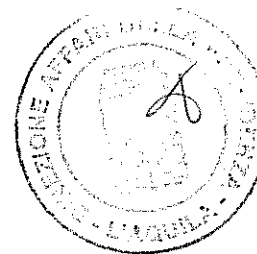


Figura 13 - Schema di funzionamento del sistema magnetico di guida e particolare della messa in opera di un marker.

“Il Phileas può essere utilizzato secondo tre diverse modalità di guida:

-modalità manuale: le operazioni di sterzo, frenata e accelerazione sono affidate unicamente al conducente;

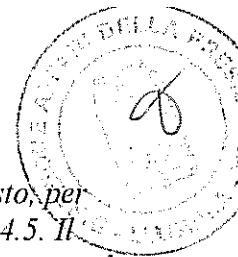
-modalità semi-automatica: lo sterzo è automatico mentre il conducente svolge le azioni di frenata e accelerazione;

-modalità automatica: il veicolo frena accelera e sterza autonomamente.

Negli ultimi due casi è necessaria la presenza e la traccia dei marker magnetici”.

Secondo quanto riportato a pag. n. 42 dello studio preliminare “il veicolo dovrà rispettare i seguenti standards di riferimento:

- veicolo snodato (18m) a trazione elettrica, ad elevata capacità di trasporto, a due casse, su pneumatici, idoneo alla circolazione su strada ordinaria;
- di tipo monodirezionale (con unica postazione di guida), idoneo all'esercizio con agente unico;
- con 4 porte di accesso di cui almeno 3 doppie, poste sul lato destro, del tipo rototraslante ad azionamento pneumatico od elettrico, telecomandate dal posto guida;
- con pianale totalmente ribassato, possibilmente complanare al piano di banchina della fermata, e comunque con altezza da terra non superiore a 360 mm in assetto di marcia e con dispositivo di inginocchiamento (kneeling) inattivo;
- con captatore per tensione di alimentazione di 750 Vcc;
- con equipaggiamento ausiliario per la marcia autonoma del veicolo;
- in grado di superare una pendenza massima non inferiore al 10%;
- in grado di spuntare da fermo, a pieno carico, su pendenza non inferiore all'8%;
- con possibilità di traino da parte di altri veicoli dello stesso tipo o di un veicolo di soccorso;
- presentare una velocità massima in piano e in rettilineo, con trazione elettrica alimentata da Linea di Contatto, non inferiore a 60 km/h;
- con elevati livelli di comfort di marcia;
- con allestimento idoneo all'accesso e al trasporto di persone disabili a ridotta capacità motoria;
- è dotato di un impianto di climatizzazione (aria condizionata) al vano passeggeri e al vano guida;
- presenta un'estetica innovativa e corredi qualificanti;
- preferibilmente dotato di un sistema per l'abbassamento laterale del veicolo teso ad agevolare la salita e la discesa dei passeggeri (kneeling);



- omologato, per trasporto pubblico di persone in servizio di linea nell'allestimento richiesto, per una portata adeguata alle esigenze di trasporto che si richiedono al servizio di cui al cap. 4.5. Il numero dei posti per i quali il veicolo è omologato, di cui almeno il 10% a sedere, dovrà comprendere quello/i destinato/i a carrozzella/e per persona a ridotta capacità motoria;
- con allestimento interno (rivestimenti, mancorrenti, sedili passeggeri ecc.) che offra un ambiente complessivamente di grande gradevolezza e accoglienza per i passeggeri. I sedili saranno con seduta e schienale parzialmente imbottiti, realizzati con tessuto resistente alle macchie, ignifugo e antivandalò;
- preferibilmente dotato di apposito dispositivo atto ad effettuare l'accostamento automatico alle banchine di fermata favorendo un più agevole incarozzamento dei passeggeri normodotati e disabili. E' titolo preferenziale che la distanza tra la soglia delle porte e la banchina non sia superiore a 8 cm e che il sistema stesso garantisca anche l'arresto a bersaglio con una tolleranza di ± 1 m.;
- In sede di offerta, la proposta dovrà essere corredata dalla documentazione tecnica e/o illustrativa che esponga il rispetto degli standard sopra elencati".

Inoltre:

"Nel funzionamento in marcia autonoma con motore elettrico alimentato dal sistema ausiliario di bordo, l'autonomia dei veicoli dovrà permettere:

- *i collegamenti fra la rimessa e il capolinea all'inizio e alla fine del servizio giornaliero;*
- *la continuità di funzionamento del veicolo in condizioni di normale esercizio sulle tratte non attrezzate con linea di contatto;*
- *il completamento della corsa in caso di anomalia grave alla funzionalità degli impianti fissi;*
- *il servizio di T.P.L., pur in condizioni di esercizio degradato per avaria od anomalia funzionale di una o più parti della linea di contatto, interessante una lunghezza complessiva non eccedente il 20% della lunghezza totale della linea"*

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO E PIANIFICATORIO

In questa sezione dello studio il proponente esamina la coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti, attinenti rispetto alla tipologia di opera oggetto dello studio, ai diversi livelli:

Livello Nazionale

-Piano generale della mobilità.

Livello Regionale

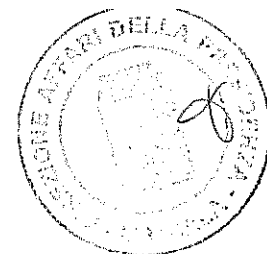
- Quadro di Riferimento Regionale (QRR)
- Piano Regionale Paesistico (PRP)
- Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI)
- Fenomeni gravitativi ed erosivi
- Piano Stralcio di Difesa dalle Alluvioni
- Piano di Tutela delle Acque (PTA)
- Piano di Tutela della Qualità dell'Aria
- Piano Energetico Regionale
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti

Livello Provinciale

-Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PCTP)

Livello Comunale

- Piano Regolatore Generale del Comune di Pescara
- Piano Regolatore Generale del Comune di Montesilvano
- Piano di Classificazione Acustica del Comune di Pescara



-Piano Generale del Traffico del Comune di Pescara

Relativamente al livello nazionale, a pag. n. 48 dello studio, viene schematizzato dal proponente in una tabella *“il livello di coerenza del progetto oggetto di valutazione mettendolo a confronto con gli obiettivi specifici del Piano”*.

Relativamente al livello regionale (QRR) a pag. n. 51 dello studio, viene schematizzato dal proponente in una tabella *“il livello di coerenza del progetto oggetto di valutazione confrontandolo con gli obiettivi specifici pertinenti individuati dal Quadro di Riferimento Regionale”*.

Relativamente al livello regionale (PRP) *“il tracciato ricade quasi totalmente nella zona D, ovvero in quelle parti di territorio per le quali non si sono evidenziati valori meritevoli di protezione e conseguentemente la loro trasformazione è demandata alle previsioni degli strumenti urbanistici ordinari.*

Solo il tratto terminale del tracciato, in prossimità del capolinea di Montesilvano ricade in zona C - Zona di trasformazione condizionata C2 (Articolo 61 NTA P.R.P.) dove, tutte le trasformazioni infrastrutturali e tecnologiche, non direttamente connesse con la conduzione e l'incentivazione dell'uso produttivo agricolo, nonché le trasformazioni ad uso insediativo, ed estrattivo, anche se proposte da strumenti urbanistici, sono da dimostrare attraverso verifica positiva conseguente a studio di compatibilità ambientale. A tal proposito si fa presente che il tracciato del sistema TPL proposto da Viale Europa al capolinea si svolge su sede viaria promiscua, utilizzando le infrastrutture stradali esistenti. Lungo questo tratto è stata prevista unicamente l'installazione di pensiline di fermata con relative opere impiantistiche connesse”.

Relativamente al livello regionale (PAI e PSDA) a pag. n. 58 dello studio il proponente riporta quanto segue: *“Dall'analisi delle cartografie disponibili appare evidente che il progetto non interferisce con le aree individuate Piano per l'assetto Idrogeologico PAI Fenomeni gravitativi e processi erosivi, ne con il Piano Stralcio Difesa Dalle Alluvioni”*.

Relativamente al livello regionale (PTA) a pag. n. 59 dello studio il proponente riporta quanto segue: *“il progetto non interferisce con il reticolo ideologico superficiale e non si pone in contrasto con gli obiettivi del Piano stesso in quanto trattandosi di intervento eseguito in area totalmente urbanizzata e per la maggior parte su tracciato viario esistente:*

- non altera i deflussi idrici naturali rispetto allo stato di fatto;
- non comporta la riduzione della disponibilità di risorse idriche superficiali e sotterranee;
- non provoca/aggrava il degrado qualitativo e quantitativo delle acque sotterranee;
- non causa/aggrava il degrado qualitativo delle acque superficiali interne”

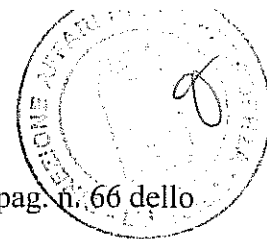
Inoltre, relativamente alle acque sotterranee, il proponente ritiene che: *“il progetto in oggetto non interferisce e comunque non comporta un aggravio delle condizioni di inquinamento (trattandosi di sistema TPL per il quale si prevede l'utilizzo di veicoli elettrici per la maggior parte del percorso) ne sovrasfruttamento delle falde”*.

Relativamente al livello regionale (Piano di Tutela della Qualità dell'Aria) *“l'area interessata dal progetto è stata denominata “IT1301 Zona di risanamento metropolitana Pescara-Chieti”*. A tal proposito si rammenta doverosamente che in queste zone *“almeno un inquinante supera il limite più il margine di tolleranza fissato dalla legislazione...”*.

Sulla base delle valutazioni riportate 61-63 dello studio, *“..il progetto attua le azioni previste dal piano contribuendo al raggiungimento degli obiettivi in merito al risanamento della qualità dell'aria.”*

Relativamente al livello regionale (Piano Energetico Regionale), il progetto risulta *“coerente”* con gli obiettivi per :

- *lo sviluppo di possibili alternative al consumo di idrocarburi;*
- *la limitazione dell'impatto con l'ambiente e dei danni alla salute pubblica, dovuti dall'utilizzo delle fonti fossili”*.



Relativamente al livello regionale (Piano Regionale Integrato dei Trasporti- P.R.I.T) a pag. n. 66 dello studio , sulla base delle considerazioni cui si rimanda, il proponente:

“Il progetto, ponendo la massima attenzione al miglioramento dei servizi per l’utente, risulta pienamente coerente con il P.R.I.T. che ha evidenziato che accanto alla crescita del confort e dell’immagine dei mezzi di trasporto pubblico non ha fatto seguito un analogo incremento della confortevolezza delle strutture a terra dedicate all’accoglienza, allo scambio modale ed alla informazione, anche al fine di migliorare la sicurezza nello svolgimento del servizio del TPL”.

Relativamente al livello provinciale (Piano Territoriale di Coordinamento) a pag. n. 71 dello Studio Preliminare Ambientale è testualmente riportato:

“Il tracciato del sistema TPL (filovia costiera), è identificato dall’art.95 del P.T.C., tra gli elementi costitutivi della "rete" del sub-sistema M2 "Scala", di cui fanno parte infrastrutture ed attrezzature di valenza contemporaneamente urbana e di interesse alla scala provinciale ed interprovinciale. Il sub-sistema è caratterizzato dalla prossimità e dalla integrazione con parti di territorio munite di specifiche identità; pertanto gli interventi di conservazione, riqualificazione o trasformazione delle sue parti non dovranno avere un carattere singolare e puntuale, ma dovranno essere subordinati ad una strategia complessiva tendente a diversificare il suo funzionamento per parti significative. In particolare gli elementi di rete dovranno alleggerire i centri urbani dal traffico di attraversamento inserendosi correttamente nel "Sistema ambientale" (Figura 23), in considerazione del loro ruolo e carattere configurandosi come occasione per predisporre impianti vegetazionali di compensazione e di riduzione delle forme di inquinamento dovuto alle polveri ed al rumore. Il P.T.C. contiene la previsione di realizzare una nuova linea di trasporto pubblico (filovia su gomma in sede propria) che colleghi Silvi con Francavilla, riutilizzando in parte l'ex tracciato della ferrovia Montesilvano-Pescara”.

Relativamente ai livelli comunali (Montesilvano-Pescara) ed in particolare per la verifica di coerenza con la pianificazione comunale.

PRG PESCARA

“Il corridoio verde, coincidente con una parte del tracciato del sistema TPL, è indicato nelle tavole di P.R.G. con apposita campitura (Figura 25).

L’art.64 delle NTA precisa che lo stesso comprende strade parco con slarghi, piazze, spazi pedonali ciclabili, dove la circolazione automobilistica è ammessa solo per veicoli di emergenza e/o soccorso e mezzi pubblici non inquinanti”.

Quanto sopra, a pag. n. 72 dello Studio si legge che:

“Il tracciato di progetto individuato dal P.R.G. ha valore di massima e la sede definitiva del corridoio verde potrà divergere, ove necessario, da quella prevista dal piano, senza che ciò costituisca variante. Le aree risultanti da tali modifiche assumeranno le destinazioni delle zone adiacenti.

Pertanto si può affermare che il progetto in esame attua pienamente le previsioni dello strumento urbanistico vigente del Comune di Pescara”.

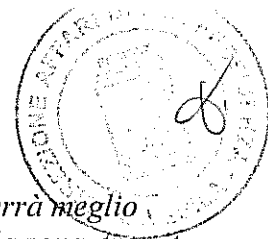
PRG MONTESILVANO

“Il vigente PRG di Montesilvano disciplina all’art.74 delle NTA, gli interventi attuabili per quanto riguarda la cosiddetta strada parco, corrispondente al sedime dismesso del tracciato ferroviario”.

Il proponente, relativamente al progetto, ne segnala la piena coerenza con gli obiettivi del Piano.

PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL COMUNE DI PESCARA

*“L’area interessata dall’intervento ricade nella **CLASSE IV - aree di intensa attività umana.** Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie”.*



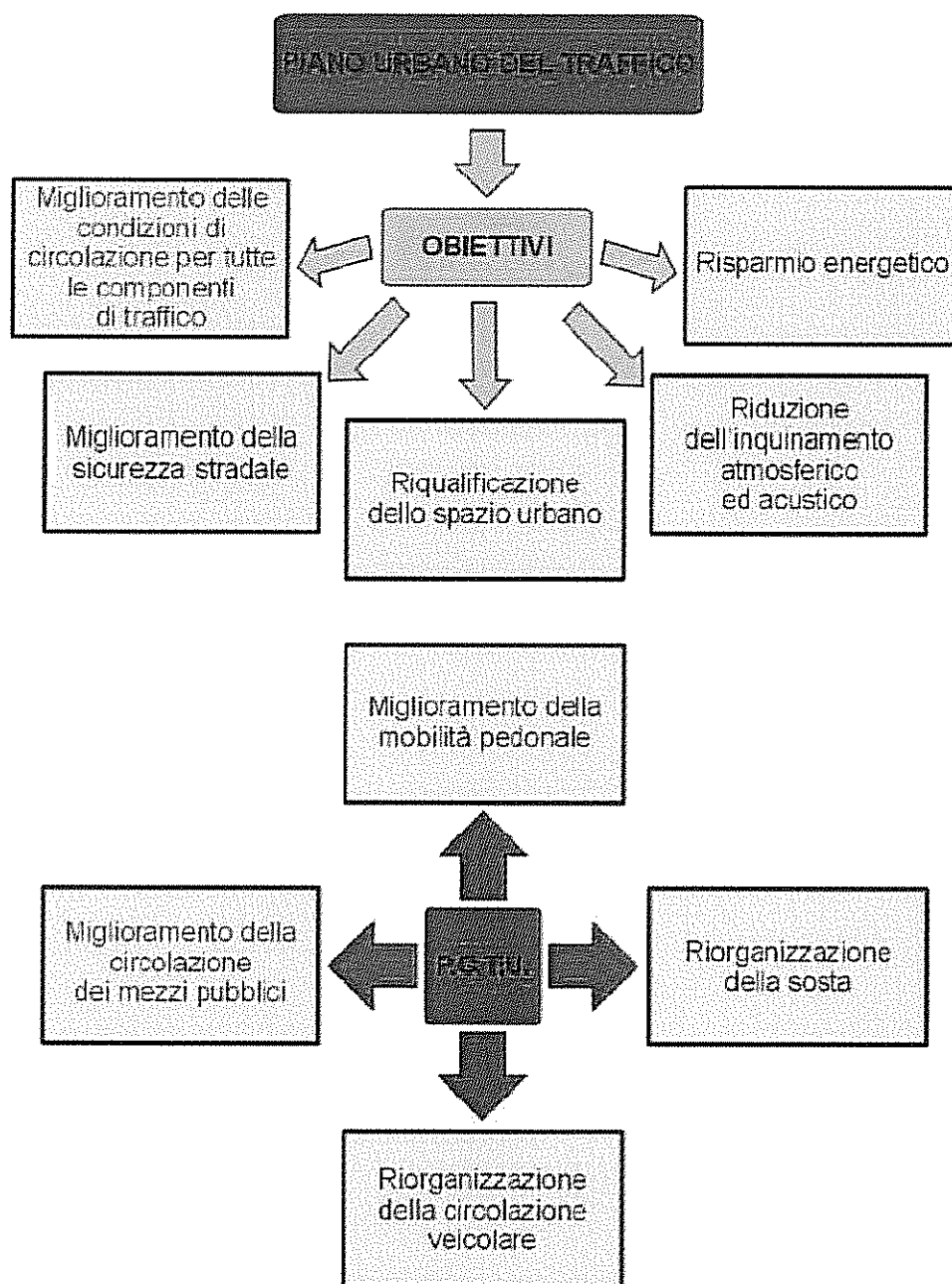
Inoltre:

“Il progetto non introduce elementi che alterino il clima acustico della zona come verrà meglio chiarito al successivo paragrafo 6.5, bensì contribuisce al risanamento acustico della zona, tramite la disincentivazione del traffico veicolare, rispettando gli obiettivi del Piano che consistono nel prevenire il deterioramento di aree non inquinate e risanare quelle dove attualmente sono riscontrabili livelli di rumorosità ambientale superiori ai valori limite”.

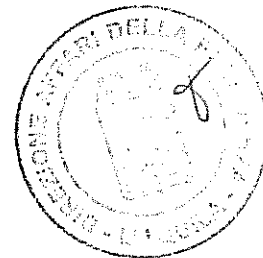
“Relativamente al Comune di Montesilvano, non essendo definita la zonizzazione acustica del territorio, si farà riferimento ai contenuti del DPCM 1 Marzo 1991, per quanto riguarda i limiti di riferimento assoluti relativi alla sola immissione”.

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO NEL COMUNE DI PESCARA

Si riporta di seguito la tabella di sintesi.



Obiettivi e azioni del P.T.G.U. del Comune di Pescara



VINCOLI

Il tracciato non ricade:

- Aree protette;
- Aree SIC e ZPS;
- Riserve;
- Parchi;
- Aree archeologiche;
- Aree Urbane di valore storico;

Relativamente al vincolo paesaggistico, nella planimetria riportata alla pag. n. 82 sono stati localizzati i: D.M. 31 Maggio 1965; D.M. 27 Settembre 1971; D.M. 21 Giugno 1985.

“Per quanto riguarda il vincolo Paesaggistico di cui al D.Lgs.42/2004 si mette in evidenza che in base alle perimetrazioni previste dal DECRETO MINISTERIALE 27 SETTEMBRE 1971. - “DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DI ZONE SITE NEL COMUNE DI MONTESILVANO” il percorso del sistema del sistema TPL proposto ricade esternamente ad esso. Solo la parte terminale del percorso corrispondente con il capolinea di Montesilvano, ricade all'interno dell'area soggetta a vincolo paesaggistico individuata dal DECRETO MINISTERIALE 21 GIUGNO 1985 - “DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DEL TERRITORIO DELLA FASCIA COSTIERA SITA NEI COMUNI DI CITTA' S. ANGELO E MONTESILVANO ED INTEGRAZIONE DELLA DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DELLE ZONE COLLINARI E COSTIERE SITE NEL COMUNE DI MONTESILVANO DI CUI AL DECRETO MINISTERIALE 27 SETTEMBRE 1971”.

A tal proposito si fa presente che in questa parte del tracciato, non è prevista elettrificazione, trattandosi di percorso in sede promiscua. Pertanto le uniche “opere” previste riguardano l'installazione di una pensilina e relativa segnaletica e opere di arredo urbano”.

Inoltre:

“Ai sensi di quanto previsto nel DECRETO MINISTERIALE 31 MAGGIO 1965 - “DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DELLA ZONA DELLA PINETA A NORD-OVEST DELLA CITTA' DI PESCARA” il tracciato del sistema TPL non ricade entro l'area soggetta a vincolo Paesaggistico che si estende sino alla linea limite dell'ex Ferrovia Pescara – Ancona”.

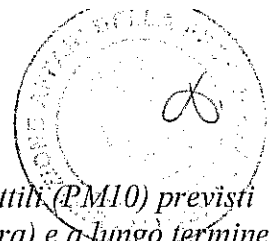
Il rilascio del prescritto nulla-osta paesaggistico ai sensi dell'art.146 del D.Lgs. 42/2004 è di competenza della Regione, non subdelegabile ai comuni , in quanto l'intervento de-quo riguarda più di un comune ed è di interesse regionale.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

L'analisi ambientale ha riguardato le seguenti componenti:

- qualità dell'aria
- qualità delle acque superficiali e sotterranee
- suolo e sottosuolo
- flora, fauna ed ecosistemi
- rumore e vibrazioni
- paesaggio
- insediamenti e popolazione
- salute pubblica
- mobilità
- sistema socio-economico

Relativamente alla qualità dell'aria, il proponente ricorda che : *“Il monitoraggio della qualità dell'aria, è svolto mediante i dati raccolti dalla rete di rilevamento della città di Pescara, gestita dall'ARTA, costituita da centraline fisse dislocate nel territorio comunale”*



A tal proposito, vengono confrontati nello studio *“i valori limite per le polveri sottili (PM10) previsti dal D.Lgs. 155/10, per la protezione della salute a breve termine (media giornaliera) e a lungo termine (media annuale)”*, con i valori rilevati dalla stazione di Via Firenze, che *“è quella che registra la situazione peggiore tra le tre centraline di misura del PM10 disponibili nella città di Pescara”*.

Sulla base della tipologia del mezzo e del diverso tipo di alimentazione nelle tratte indicate le conclusioni sono state così sintetizzate nello studio:

“si può affermare che la messa in esercizio del sistema Phileas, considerando l’utenza attesa, comporta un impatto positivo in quanto con riferimento al tratto elettrificato consente di ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare, mentre in riferimento ai tratti non elettrificati (o in caso di variazione del percorso) non produce un aggravio dell’attuale stato di inquinamento in quanto le emissioni del veicolo con utilizzo del motore diesel risultano paragonabili a quelle relative ai veicoli in circolazione del tipo euro 5.

In particolare considerati:

- *l’elevata densità e tasso di motorizzazione rilevati per la Provincia di Pescara (Figura 33 e Figura 34);*
- *considerata la presenza sul territorio di un numero elevato di veicoli con standard emissivi maggiori di quelli previsti per i veicoli Euro V (Figura 35) e lo scarso utilizzo dei veicoli a metano o GPL (Figura 36); si può concludere che l’entrata in esercizio del Phileas disincentivando l’utilizzo di mezzi privati comporterà un globale miglioramento alla qualità dell’aria e quindi un decremento dell’inquinamento prodotto dal traffico veicolare.*

Relativamente agli impatti su flora, fauna ed ecosistemi, a pag. n. 95 dello studio tra l’altro si legge che: *“l’installazione dei pali di sostegno del cavidotto ha comportato l’abbattimento, autorizzato dal Comune di Pescara, di alcune specie di palma e pino, mentre nessuna interferenza si è verificata per la realizzazione delle opere nel Comune di Montesilvano”*.

“In particolare l’intervento ha comportato l’abbattimento di:

- *7 specie di palma tipo Washingtonia dimoranti lungo la “strada parco” nell’ambito della realizzazione delle fermate del veicolo Phileas, secondo le specifiche richieste del Comune di Pescara che di fatto rendevano incompatibile la permanenza di tali piante (Autorizzazione Prot. N. 136832 del 13/10/2012 del Settore LL:PP. del Comune di Pescara);*
- *5 specie pinus domestica interferenti con le aree di spostamento della pista ciclabile (Autorizzazione Prot. N. 27826 del 22/02/2011 del Servizio progettazione e collaudo- Gestione Verde Pubblico e Parche del Comune di Pescara).*

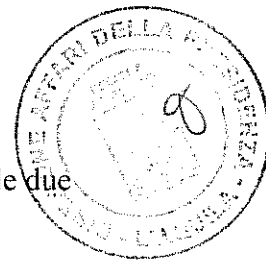
Come prescritto nelle autorizzazioni all’abbattimento suddette la ditta esecutrice delle opere si impegna, operando nel pieno rispetto del Regolamento di Tutela del Verde Urbano del Comune di Pescara (Approvato con D.C.C. n.132 del 08/09/2007), a mettere a dimora in altro sito che venga indicato:

- *egual numero di palme o essenze di valore economico equivalente a quello delle palme abbattute (alte dal colletto allo stipite 100 cm) come prescritto nell’autorizzazione Prot. N. 136832 del 13/10/2012 del Settore LL:PP. del Comune di Pescara;*
- *egual numero di esemplari (oggetto di abbattimento) o essenze di valore economico equivalente a quello di una pianta del genere Pinus specie domestica di circonferenza pari a 26 cm (misurata a 120 cm dal colletto) come prescritto nell’autorizzazione Prot. N. 27826 del 22/02/2011 del Servizio progettazione e collaudo- Gestione Verde Pubblico e Parche del Comune di Pescara. Etc”*.

Relativamente all’impatto acustico, l’attuale “clima” si imputa essenzialmente al traffico veicolare della zona ed alla linea ferroviaria Adriatica.

Per il proponente:

“Il contributo globale all’inquinamento acustico derivante dalla messa in esercizio della filovia può essere considerato positivo prevedendo un significativo decremento del traffico su gomma. Per quanto riguarda le vibrazioni indotte dalla filovia, le stesse possono essere considerate



trascurabili (rispetto a quelle trasmesse da mezzi su binari).

Una valutazione previsionale di impatto acustico è stata redatta per quanto riguarda le due sottostazioni elettriche, cui si rimanda integralmente.

Relativamente alla salute pubblica ed in particolare sul “*campo elettromagnetico indotto*” per le due sottostazioni elettriche (localizzate in Viale Europa ed in Via Ruggero Settimo), *è stata prodotta una relazione, inclusa nel progetto esecutivo, contenente il calcolo della fascia di rispetto*”.

E' stata valutata una distanza di mt. 3,00, da rispettarsi lungo tutto il perimetro delle due sottostazioni.

A tal proposito a pag. n. 107 dello studio si legge che:

“L'ARTA di Pescara ha inviato in data 27 Settembre 2010 il proprio parere in merito alla suddetta determinazione. Il parere dell' ARTA è positivo per la realizzazione della cabina con la prescrizione di realizzare una recinzione posta a distanza di 3 m dal perimetro della stessa. Tale recinzione è già stata eseguita per la sottostazione di Via Ruggero Settimo, come documentato nella foto di Figura 41 eseguita durante il sopralluogo in data 29.11.2012”.

Per quanto riguarda la linea di alimentazione del mezzo, *“lavora in corrente continua di 750 V pertanto costituisce anch'essa una sorgente di campo elettromagnetico, quest'ultimo ha la caratteristica di staticità poiché generato a frequenza nulla (la corrente che attraversa la linea è continua). I dati sperimentali riportati su studi di settore non forniscono alcuna base per suggerire l'esistenza di effetti negativi per la salute dell'uomo legati all'esposizione a campi elettrici statici (IARC 2002). In ogni caso, il campo elettromagnetico indotto è proporzionale alla tensione e alla corrente della linea per cui, tenendo presente che la tensione della linea elettrificata è bassa, si attende un campo elettromagnetico indotto inferiore a quelli riportati in Tabella 9.”*

Per una migliore valutazione della problematica, si è fatto riferimento allo studio effettuato per l'analogo impianto di Verona, ricavandone indicazioni positive. A tal proposito si riporta che:

“I valori elencati sono tutti ampiamente inferiori al limite massimo per la popolazione di 14 kV/m imposto dalla norma CEI ENV 50166-1 in corrispondenza di frequenze comprese tra 0 e 0.1 Hz.”

Nell'ultima parte dello studio sono stati sintetizzati tutti gli aspetti presi in considerazione nello studio, al fine della valutazione degli impatti del sistema sulle componenti ambientali pertinenti. In particolare per ogni componente ambientale indagata vengono messi in evidenza, per il progetto in esame, gli impatti positivi o negativi attesi, la coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione sovraordinati e le azioni promosse dal progetto.

Quanto sopra, in ogni caso, si rimanda all'attento esame dell'Autorità competente l'intero documento ed i relativi allegati, per eventuali errori e/o omissioni, nella stesura della presente relazione di sintesi.

SINTESI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE

Le Osservazioni pervenute nei termini di pubblicazione, pur non fisicamente allegate e/o trascritte integralmente nella presente relazione, vanno a formarne parte integrante e sostanziale. Ne vengono di seguito evidenziati in sintesi, i punti ritenuti più significativi.

A) Sigg.ri Giovanni D'Intino e Silvia Rossi. (Ns. prot. N. 1825/2013).

1. *“L'illegittimità della presente procedura”* che si riferisce *“ad un'opera in gran parte già realizzata”*, mentre *“la normativa italiana ed europea non ammette procedure di valutazione ambientale postume etce”*.

L'osservazione sottolinea che la procedura deve essere preventiva e come *“la Corte di Giustizia dell'Unione Europea, inoltre, ha più volte sancito l'impossibilità di avviare la procedura di valutazione ambientale, una volta iniziati i lavori”*.

“Ulteriore profilo di illegittimità della presente procedura riguarda l'oggetto della stessa. Il progetto del sistema TPL elettrificato a tecnologia innovativa Pescara-Montesilvano non è che il I° lotto di un più ampio progetto di ben 23 Km che si snoda attraverso i Comuni di Silvi



Marina, Montesilvano, Pescara, Francavilla con diramazione all'Aeroporto Libero. Oggetto della presente procedura dovrebbe essere l'intero progetto in quanto solo considerando l'intero progetto è possibile valutare gli impatti-positivi e negativi- sulla mobilità e sull'ambiente".

Si citano diverse sentenze in tema.

2. ***“La funzione delle valutazioni ambientali e del procedimento di verifica di assoggettabilità a V.I.A. o screening”.***

“Nessuna analisi comparativa è presente nello studio preliminare ambientale presentato dalla G.T.M. S.p.A. impedendo così alla pubblica autorità di svolgere la necessaria analisi comparativa tra le diverse opzioni possibili al fine di soddisfare le medesime esigenze di mobilità.

In particolare, la verifica di assoggettabilità a VIA o screening costituisce un procedimento semplificato che ha la funzione di escludere dalla VIA vera e propria tutti i progetti che non comportano impatti significativi sull'ambiente.

Al termine della procedura di screening, il progetto deve essere sottoposto a VIA, non solo nei casi in cui è necessaria una più ampia istruttoria per una loro esclusione o, quantomeno, per una loro mitigazione.”

Anche in questo caso l'osservazione rimanda alla giurisprudenza, sottolineando come per il progetto in esame *“non sia possibile escludere la sussistenza di significativi impatti ambientali”* e quindi la necessità di un rinvio a V.I.A. da parte dell'Autorità competente.

3. ***“Le criticità del progetto in esame”.***

3.1 ***“Localizzazione del progetto”.*** Si riporta nell'osservazione come nello studio *“non vi è alcun cenno al fatto che per più di 5 Km il progetto insiste in un'area adibita a parco pubblico.”*

3.2 ***“La scelta di un sistema TPL elettrificato”*** non è ritenuta la migliore dal punto di vista paesaggistico. (presenza di pali e fili) .

3.3 ***“Effetti sulla mobilità e sulla qualità dell'aria”.*** L'osservazione ritiene che i dati della centralina di via Firenze presi per valutare l'inquinamento atmosferico non siano attendibili (distanza di oltre 2 Km) . Inoltre, *“come non si possa sostenere apoditticamente che il Phileas contribuirà a ridurre l'inquinamento atmosferico etcc”*, in quanto si legge nell'osservazione , *“il traffico non subirà sostanziali modifiche rispetto al livello attuale.”*
“Lo studio preliminare ambientale non considera, inoltre, che il Phileas rallenterà la circolazione automobilistica nei punti di intersezione tra il suo tracciato e gli assi viari perpendicolari rallentando la circolazione delle automobili sull'asse mare-monti. Il progetto in esame dunque potrebbe persino peggiorare la qualità dell'aria nella zona interessata”.

3.4 ***“Sicurezza dei cittadini”***

-*“Attraversamenti pedonali”.* Nella osservazione testualmente si legge :

“Il Ministero dei Trasporti, Direzione Generale dei Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi, nell'esaminare il progetto del Phileas ha imposto che l'attraversamento pedonale sia consentito solo se regolamentato (protezioni laterali, labirinti, ecc)- Relazione del 04/04/2007 prot. R.U.3295 1 (TIF 5)/211 PE - c112.05 (doc. 1).

Dallo studio preliminare ambientale non si evince alcuna descrizione di come dovrà venire attuata la suddetta disposizione ministeriale”.

-***“Marciapiedi”.*** L'osservazione a tal proposito come le affermazioni riportate nello studio sui marciapiedi (larghezza variabile) , *“sono in sono in contrasto con quanto dichiarato dal Direttore Area Tecnica LL.PP. del Comune di Pescara - Ing. Luciano Di Biase - nella relazione del 03/08/2007 indirizzata alla GTM spa (doc. 2) nella quale afferma che “i marciapiedi? in particolar modo sul lato mare, presentano una notevole variabilità della*



larghezza che in molti casi si riduce in larghezza a meno di un metro. Tale larghezza non può essere inferiore a metri 1.50 (D.M. n. 5 del 5.11.2001)". Nella stessa relazione si evince che "per ovviare a tale difformità dei marciapiedi, si può apporre apposita segnaletica che inibisca l'uso del marciapiede medesimo ed inviti il pedone ad utilizzare il marciapiede lato monte".

3.5 "La mancata considerazione delle possibili alternative".

L'osservazione tra l'altro, evidenzia come : *"Nello studio preliminare ambientale non è stato adeguatamente considerato se eventuali altre soluzioni tecniche potessero determinare un minor sacrificio ambientale soddisfacendo allo stesso modo le esigenze di mobilità.*

In particolare, non viene riportata alcuna ipotesi di alternativa al progetto in esame con indicazione delle principali ragioni della scelta sotto il profilo dell'impatto ambientale.

Eppure vi sono sistemi di trasporto alternativi ugualmente innovativi sotto il profilo ecologico". Come esempio, si segnala nell'osservazione, l'impianto di Verona che ha cambiato la tipologia di mezzo con "l'assenza del sistema di elettrificazione."

4. "La necessità della procedura di VIA vera e propria".

Quanto sopra in virtù del fatto che lo studio presentato risulta "superficiale e incompleto non considerando, in particolare, l'attuale utilizzazione del territorio e le possibili alternative al sistema Phileas elettrificato etc".

B) Federazione Associazioni "Città Vivibile": Associazione Armatori e Marinai Pescara- Associazione Strada Parco-Associazione No Elettrosmog- Associazione No inquinamento- Associazione Carrozine determinate Abruzzo. (Ns. prot. N. 1820/2013).

In analogia a quanto fatto dalle Associazioni, di seguito, si sintetizzano per punti le principali argomentazioni segnalate:

1. VIZIO DI ILLEGITTIMITA'

Attivazione della procedura, con lavori in corso di avanzata realizzazione e non preventivamente, come richiesto dalla normativa comunitaria.

2. IMPATTO CON LA POPOLAZIONE

Si segnalano le diverse iniziative di associazioni e gruppi di cittadini, contrari all'esecuzione dell'opera de-quo, con particolare riferimento all'interessamento della "strada parco".

3. NATURA DEL TRACCIATO

Inidoneità del tracciato scelto per diversi motivi: (modesto bacino di utenza, parcheggi di scambio, 30% del tracciato promiscuo, 20 incroci, marciapiedi, pista ciclabile, fondo stradale inadatto, incrocio tra via Europa e via Foscolo a Montesilvano di larghezza insufficiente per un mezzo lungo mt 18,50, presenza della rete di gas metano, dopione della via Nazionale Adriatica e della riviera nord).

4. QUALITA' DELL'ARIA

Rallentamenti del traffico in corrispondenza dei 20 incroci, con aggravamento dell'inquinamento dovuto al traffico.

5. FLORA ED ECOSISTEMI

Abbattimento di alberi di alto fusto ed eliminazione di aiuole per far posto alle fermate lato mare.

6. PAESAGGIO

Presenza di pali e fili, con impatto ambientale e visivo del territorio.

7. SALUTE PUBBLICA

Inquinamento elettromagnetico .



Nella osservazione si riporta che: *“La dimensione delle fasce, necessarie a garantire il rispetto dei limiti di legge, non è stata verificata in rapporto alla potenza riscontrata nelle SSE, per cui emergerebbero interferenze con gli edifici adiacenti il tracciato filoviario”*.

8. SISTEMA SOCIO ECONOMICO

Si riportano le diverse problematiche segnalate:

- problemi dei pedoni, per l'attraversamento del tracciato filoviario;
- pericoli indotti da attraversamenti improvvisi specie di bambini;
- disabili penalizzati per la presenza di barriere architettoniche (rampe di accesso, assenza di scivoli, larghezza marciapiedi;
- Mercato settimanale di Montesilvano;
- Impatto negativo sul *“sistema socio economico”*.

C) WWF Abruzzo. (Ns. prot. N. 1827/2013).

L'associazione ambientalista, in analogia con altre osservazioni, suddivide le stesse in capitoli.

1. Premessa: Profili di illegittimità

Nell'osservazione si sottolinea come la procedura di *“Screening-VIA a sanatoria”* non si ritrova nella normativa nazionale e comunitaria, essendo l'opera stata realizzata per l'80% e quindi anche nell'impossibilità di valutare eventuali alternative, compresa l'opzione zero.

Relativamente agli aspetti *“giurisdizionali nazionali e comunitari”* segnalati al CCRVIA con la nota dell'Avv. G. Piscione e con i due ricorsi al TAR, di un gruppo di cittadini, si rimanda alle necessarie ed indispensabili, valutazioni del competente Servizio della Direzione Affari della Presidenza etc.

A proposito di eventuale procedura in sanatoria nell'osservazione si sottolinea come *“la Corte di Giustizia Europea ha accennato alla possibilità di sanatoria solo per casi del tutto eccezionali (quando il Comitato CCR-VIA della Regione Abruzzo pare ricorrere abbastanza frequentemente a tale escamotage) ma, comunque in presenza di una norma del diritto interno che la consenta (che manca nell'ordinamento italiano) e, comunque, lasciando impregiudicato per il pubblico ai fini della partecipazione reale dei cittadini alla scelta finale (cioè, chi decide deve poter anche bocciare il progetto o esaminare ipotesi alternative).Etc”*.

“Sempre sotto il profilo dell'illegittimità rileviamo la mancanza del Nulla Osta ai fini della Sicurezza EX ART. 3 DPR 753/1980”.

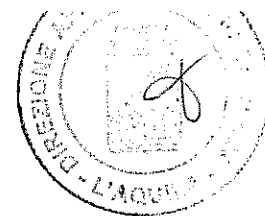
“Quindi circa la sicurezza, per procedere all'apertura del cantiere era necessario prima ottenere Nulla Osta tecnico, rilasciato da apposita Commissione di Sicurezza; poi approvazione del progetto (esecutivo) e, l'autorizzazione necessaria per l'esecuzione delle opere”.

A tal proposito si rimanda integralmente a quanto riportato alle pagg. 2-3 dell'osservazione :

“Per la precisione: in data 6 aprile 2007 etc.... Circa l'autorizzazione di cui all'art. 3 cit. non se ne rinvergono tracce negli atti acquisiti.”

L'ultima parte del primo paragrafo, dell'osservazione inoltrata dal WWF, riporta il fatto che il progetto, ora sottoposto a Screening è *“solo il primo lotto”* di un'opera, peraltro programmata dalla stessa Regione Abruzzo che prevede altri lotti (*da Silvi a Francavilla al Mare e prosecuzione fino all'aeroporto Liberi di Pescara*).

“La Valutazione Ambientale avrebbe dovuto riguardare il progetto nella sua interezza (o, almeno) l'effetto cumulo con tali altri lotti), compresi gli ulteriori interventi previsti sul tracciato completo in via di realizzazione attraverso altre progettazioni e fondi etc”.



Inoltre, si segnala:

“..la totale assenza d'interventi correttivi funzionali al superamento delle numerose criticità progettuali, dettagliatamente contestate nella relazione dei Consulenti della Procura della Repubblica di Pescara”. Etc.

2. Scelta del tracciato (Strada parco)

In questo paragrafo dell'osservazione inoltrata dal WWF, tra l'altro, in base a quanto scritto nella relazione dei Consulenti della Procura di Pescara, si legge che:

-*“Il sottofondo stradale sarebbe inadeguato a reggere il peso rilevante del mezzo e le boe magnetiche non potrebbero essere ancorate come prescritto etc”*;

-Il fondo irregolare e sconnesso in più punti *“non consente il corretto rotolamento dei pneumatici e il regolare funzionamento della guida elettronica in condizioni di sicurezza etc.”*

-Sul punto di cui al punto precedente, l'osservazione rimanda parimenti, a quanto segnalato dal Ministero dei Trasporti che ha segnalato *“l'inadeguatezza del tracciato”* e la necessità di porre la questione all'attenzione della Commissione di Sicurezza (***Verifica puntuale di portanza e deformabilità sull'intero tracciato***).

-Necessità di conoscere i risultati delle indagini (carotaggi) effettuati dalla Soc. STS MOBILE s.r.l. di Ancona.

-Assenza di fondi per la sistemazione della pista ciclabile e dei marciapiedi, *“allo stato fortemente deteriorati”*.

Viene altresì segnalato quanto segue:

-Relativamente alle condizioni ambientali preesistenti, per la valutazione dei miglioramenti, si fa riferimento *“ai tempi della vecchia ferrovia”*, quando l'ultimo treno *“sul quel tracciato è transitato nel gennaio 1988 etc”*, trasformandosi nel tempo *“in un apprezzato luogo di aggregazione sociale e di svago”*.

-Presenza di 22 fermate e due capolinea e quindi di *“numerosi incroci”*, con rallentamenti della circolazione veicolare. A tal proposito nell'osservazione si rimarca quanto segue:

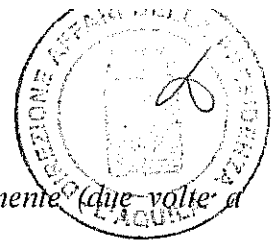
“Rileviamo la contraddizione tra –il trasporto rapido di massa- primo obiettivo legato all'ingente finanziamento, con quanto scritto a pag. 48 (tab. 5) dello studio in cui si dichiara che: -la velocità di percorrenza dei veicoli sarà comunque bassa in modo da non costituire pericolo alcuno anche in caso di interferenza con gli utenti stradali”.-

-*“Quanto alla qualità dell'aria, è incredibile che lo Studio faccia riferimento ai dati ARTA 2001/2004 quando sono reperibili sul sito dell'Agenzia i dati odierni, nonché precise relazioni relative agli anni 2001 e 2012 ! Ciò fa comprendere il livello di approssimazione con la quale è stato condotto lo studio.”*

3. Scelta dell'elettrificazione e Phileas

In questo paragrafo l'osservazione del WWF mette in evidenza come: *“il mezzo prescelto (Phileas), dotato all'origine di trazione ibrida-elettrica, innovativa per l'Italia e come tale finanziabile dalla Legge n.211/1992, è invece adottato nell'antieconomica versione filobus Tale scelta ha impegnato in maniera non giustificata, gran parte del finanziamento di 31 milioni di euro e ha comportato l'installazione di 212 pali e la conseguente elettrificazione dell'intera area, con un evidente impatto ambientale sullo stato dei luoghi, che riguarda l'aspetto sanitario (emissioni elettromagnetiche) e paesaggistico (consistente riduzione del verde pubblico).” Etc.* Si legge inoltre nell'osservazione come:

“Tra le diverse criticità, messe in evidenza dai Consulenti della Procura di Pescara, vi è l'inefficienza del sistema a garantire l'aggancio automatico del bifilare alle linee di contatto



dell'energia elettrica, che costringeranno l'autista ad intervenire manualmente (due volte a corsa: v.le Europa e via Pellico) , con evidenti problemi di sicurezza.”

4. Barriere architettoniche e prescrizioni sicurezza

Al fine di permettere all’Autorità competente, di valutare compiutamente quanto “osservato” in questo paragrafo e valutarne in istruttoria la valenza, si riporta integralmente di seguito, lo stralcio iniziale:

*“ Non avendo mai circolato in versione filobus, il Phileas risulta tuttora privo della necessaria omologazione ferroviaria, che sarebbe stato necessario acquisire in via preventiva (come sostenuto anche dai Consulenti della Procura) per evitare, come accaduto nel caso CIVIS di Bologna, che i mezzi possano rimanere inutilizzati, nel caso venga negato il nulla Osta definitivo per la sicurezza. Per quanto riguarda il posizionamento di apposite barriere fisiche di protezione su entrambi i lati del tracciato per mettere in sicurezza gli attraversamenti pedonali che non sono provvisti di appositi semafori. Il Ministero competente, già nel 2007 indicava precise prescrizioni a riguardo (all. 2). Con nota del 20 aprile 2012, sempre il Ministero (all.3) , in risposta a segnalazioni di cittadini, ribadiva quanto già a conoscenza della stazione appaltante e degli Enti: **in merito alle richieste protezioni per gli attraversamenti pedonali, prescritte da quest’ufficio e avallate dalla Commissione interministeriale di cui alla legge 1042/69, come integrata dall’art. 5 della legge 211/92, trattasi di indicazioni di carattere assolutamente ordinario per questi tipi di sistemi, che oltre alla sicurezza del cittadino preservano anche la regolarità di esercizio e l’efficienza del servizio di trasporto. Prescrizioni di questo genere non costituiscono generalmente , criticità per le Amministrazioni locali”**.*

“In tutti gli elaborati progettuali, e nel capitolato d’appalto, consultati dalla scrivente associazione, tali sistemi di protezione sono assenti né vi è alcuna voce di spesa prevista.”

Da ultimo, in questa parte dell’osservazione vengono evidenziate le problematiche relative a:

- Banchine di sosta;
- Marciapiedi.

Si rimanda al documento per una disamina puntuale.

5. Costi-benefici

L’osservazione rimarca la scarsa attendibilità dei dati riportati dal proponente sull’effettivo numero di utenti che utilizzeranno il nuovo mezzo.

6. Alternative tracciato

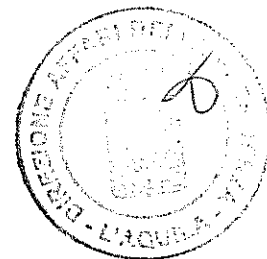
L’osservazione sottolinea il mancanza valutazione di possibili alternative, *“come ad esempio quella del passaggio sulla Riviera in sede propria (previa chiusura totale o parziale della Riviera) che eliminerebbe le intersezioni con le traverse e, quindi le emissioni delle file e le perdite di tempo/lavoro dei cittadini incolonnati.”*

Si legge inoltre nell’osservazione:

“In generale , manca un’analisi e un relativo e un relativo progetto complessivo di mobilità che comprenda l’impatto del mezzo sulle altre forme quali la ciclabilità e la mobilità pedonale nonché dell’uso degli spazi pubblici per la ricreazione che è fatto basilare per la qualità della vita delle persone anche da un punto di vista ambientale, sociale e sanitario. La sottrazione di spazi è infatti netta e non sono state prospettate soluzioni per la mitigazione di questo impatto, come la chiusura di alcune aree al traffico.”

7. Alternative progettuali collegate al mezzo.

Nella sostanza, l’osservazione ne rimarca la mancata valutazione.



Conclusionone dell'osservazione
Richiesta di parere negativo.

D) Ass. Pescara Bici. (Ns. prot. N. 1826/2013).

L'osservazione rimarca l'importanza delle piste ciclabili come forma di trasporto ad impatto zero. Relativamente alla situazione della città di Pescara viene riportato quanto segue: *“La lunghezza complessiva delle strade urbane di tutta la città di Pescara è di circa 280 km. L'estensione delle piste ciclabili, comprese quelle di prossima disponibilità, è di circa 20 km, cioè il 7% del totale della dotazione viaria urbana. In rapporto alla popolazione residente, si tratta di circa 16 centimetri lineari a testa. Se la città volesse dare un metro lineare a testa di Piste ciclabili, aderendo alla Carta di Bruxelles, dovrebbe impegnarsi a realizzare, a partire dalla realtà strutturale attuale, altri 100 km di piste ciclabili”*.

L'osservazione è corredata da un'ampia documentazione fotografica, che mette in evidenza, alcune problematicità dell'opera già realizzata (percorsi pedonali e ciclabili).

E) Ass. Carrozine Determinate. (Ns. prot.N. 1889/2013).

L'osservazione è corredata dalla *“convenzione ONU per i diritti delle persone con disabilità”* che all'art. 1 ne chiarisce gli scopi:

- 1. Scopo della presente Convenzione è promuovere, proteggere e garantire il pieno ed uguale godimento di tutti i diritti umani e di tutte le libertà fondamentali da parte delle persone con disabilità, e promuovere il rispetto per la loro intrinseca dignità.*
- 2. Per persone con disabilità si intendono coloro che presentano durature menomazioni fisiche, mentali, intellettive o sensoriali che in interazione con barriere di diversa natura possono ostacolare la loro piena ed effettiva partecipazione nella società su base di uguaglianza con altri.” Etc.*

Quanto sopra, l'associazione ricorda come *“Ogni realizzazione di opera pubblica non deve prescindere dalla influenza che avrà sulla qualità della vita dei cittadini e a maggior ragione sulla vita di quelle categorie di cittadini che hanno difficoltà motorie e/o visive.*

Lungo tutto il tratto della ex strada parco, oggi sede della filovia Pescara-Montesilvano, la modalità di realizzazione dell'opera non rispetta le normative vigenti per quanto riguarda le barriere architettoniche (D.M. n.236 del 14 Giugno 1989).A tal proposito vengono allegate ed illustrate puntualmente tutta una serie di -criticità- che si ripetono lungo tutto il percorso ”.

F) Comitato “Utenti Strada Parco” e Comitato “Oltre il gazebo-NO Filovia”. (Ns. prot. N. 1888/2013).

L'osservazione pervenuta, viene così sintetizzata (presenta molte analogie con le altre):

- 1. Profili di illegittimità;*
- 2. Scelta del tracciato (strada Parco);*
- 3. Inadeguatezza strutturale del tracciato;*
- 4. Scelta dell'elettrificazione;*
- 5. Mancanza dell'analisi costi-benefici.*

Relativamente all'osservazione fatta pervenire oltre i termini dal **CO.N. AL.PA (Coordinamento Nazionale per gli Alberi e il Paesaggio)** , pone in evidenza le peculiarità della strada parco, le



diverse specie presenti, e gli impatti indotti dalla realizzazione del progetto, con la produzione di un'ampia documentazione fotografica a corredo.

SINTESI DELLE CONTRODEDUZIONI DEL PROPONENTE ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE

Le controdeduzioni del proponente pur non fisicamente allegate e/o trascritte integralmente nella presente relazione vanno a formarne parte integrante e sostanziale. Ne vengono di seguito evidenziati in sintesi, i punti ritenuti più significativi.

Le stesse, parimenti pubblicate sul sito INTERNET della Regione, constano essenzialmente di due elaborati:

1-Una parte introduttiva, di carattere generale che comunque approfondisce alcuni aspetti evidenziati nelle osservazioni;

2-Una relazione predisposta dai tecnici, già incaricati della redazione dello Studio Preliminare Ambientale, *“per le ulteriori controdeduzioni relative agli aspetti tecnici dell'opera”*.

Nel primo documento, il proponente indica l'obiettivo della linea filoviaria, che è quello *“di intercettare il traffico da nord e da ovest verso Pescara”*.

A tal proposito segnala che *“il trasporto annuo delle sole linee 38 e 2/ gestite da GTM è pari a circa 4.700.000 passeggeri, mentre le linee interurbane gestite da ARPA contano circa 3.000.000 di passeggeri l'anno.”*

La GTM si propone di intercettare parte di tale traffico e di indurre gli utenti a lasciare le vetture in grandi parcheggi presso il capolinea di Montesilvano.

Con l'apertura della filovia, GTM procederà alla ristrutturazione delle linee automobilistiche urbane coinvolte e della linea interurbana proveniente da Penne, Etc.

Nell'ultima parte del paragrafo, infine, testualmente si legge: *“Le due tratte filoviarie, di cui la progettazione è in fase preliminare, consentiranno successivamente di servire il centro di Pescara e l'area universitaria, fino a raggiungere il confine sud per raggiungere un costruendo parcheggio di scambio, e, ad ovest, l'aeroporto e l'area commerciale limitrofa”*. QUALI SONO?

-Iter della procedura

Molte delle osservazioni, invocano una presunta illegittimità della procedura di Screening disposta dall'Autorità competente con il giudizio n. 2099/2012, sulla base delle indicazioni della Commissione Europea, *“in relazione al progetto EU/Pilot 2590/12/ENVF”*.

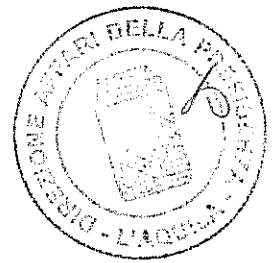
A tal proposito il proponente così scrive: *“si ritiene necessario evidenziare che il parere, preliminare, generico e, soprattutto, non vincolante, espresso dalla Commissione si inquadra, appunto, nell'ambito del progetto EU-PILOT, operativo dall'aprile 2008, volto a fornire risposte ai quesiti circa l'applicazione del diritto dell'UE sollevati da cittadini o imprese e a proporre soluzioni ai problemi applicativi in detto ambito”*.

In sostanza il proponente considera quanto sopra *“una sorta di chiarimento”*. Non sussistendo nessuna procedura di infrazione in relazione al progetto de-quo.

In relazione al fatto che *“l'opera è stata ampiamente realizzata”* la GTM scrive che non vi è alcun contrasto con l'art. 20 del D. L.vo 152/2006 e con l'art. 29 del medesimo, in virtù di quanto stabilito dall'art. 29 : *“In caso di annullamento in sede giurisdizionale o di autotutela di autorizzazioni o concessioni rilasciate previa valutazione di impatto ambientale o di annullamento del giudizio di compatibilità ambientale, i poteri di cui al comma 4 sono esercitati previa nuova valutazione di impatto ambientale”*.

-Inquinamento luminoso

“La linea elettrificata è lunga km. 5.890, ha un costo di 5,4 M€, e nel solo territorio di Pescara consentirà, utilizzando i pali di sostegno della linea di trazione, di ridurre da n. 353 pali e n. 494 corpi illuminanti, non in regola con le norme sull'inquinamento luminoso, a n. 94 pali e n. 188 corpi illuminanti a norma (si allega nota Pescara Gas). L'eliminazione della vecchia palificazione, posizionata sui marciapiedi, consentirà di recuperare almeno in parte la fruibilità degli stessi con la rimozione di ostacoli posti a circa 15 m. fra loro e sui due lati della via di



corsa".

-Compatibilità elettromagnetica del veicolo

"Si precisa che fra le prove di omologazione del filoveicolo c'è la verifica della compatibilità elettromagnetica, e, come già detto, il Phileas è già stato omologato."

-Idoneità del tracciato

Sulla presunta inidoneità del tracciato (Consulenti procura) il proponente *"precisa che sia le prove statiche che le prove dinamiche hanno confermato l'idoneità del vecchio e del nuovo tracciato."*

"Circa l'ancoraggio dei marker magnetici, si evidenzia che gli stessi vengono inseriti in un foro realizzato con un semplice trapano e poi sigillati con resina, mentre in riferimento alle presunte deformazioni provocate dagli assi del filobus, si può affermare che il carico per asse è inferiore a quello di un normale autobus urbano etcc".

Il documento redatto dagli ingg.ri Olivelli e Di Sante *"prende in considerazione esclusivamente gli aspetti strettamente connessi ai contenuti dello studio preliminare ambientale"*.

Ai fini di una loro puntuale valutazione da parte del CCRVIA, le osservazioni sono state così sintetizzate dal proponente:

- A) OSSERVAZIONE Sig.D'Intino Giovanni e Sig.ra Rossi Silvia
- B) OSSERVAZIONE Associazione strada Parco, Associazione No-elettromog, Associazione No inquinamento atmosferico, Associazione Carrozine Determinate, Associazione armatori e Marinai Pescara
- C) OSSERVAZIONE WWF
- D) OSSERVAZIONE PESCARA BICI
- E) OSSERVAZIONE carrozzine determinate
- F) OSSERVAZIONE Comitato utenti strada parco e Comitato "oltre il gazebo – No filovia"

Per quanto riguarda i contenuti, gli stessi sono stati schematizzati come di seguito riportato, associandoli a ciascuna osservazione:

- 1) PROFILI DI ILLEGITTIMITA' DELLA PROCEDURA DI SCREENING DI VIA (ex-post) (A - B - C - F)
- 2) MANCATA CONSIDERAZIONE DELL'EFFETTO CUMULO CON ALTRI PROGETTI (A - C - F)
- 3) CARENZA DI ANALISI DELLE POSSIBILI ALTERNATIVE DI TRACCIATO E PROGETTUALI COLLEGATE AL MEZZO (A - C)
- 4) ARGOMENTAZIONI SUPERFICIALI CHE NON FORNISCONO GLI ELEMENTI NECESSARI A VALUTARE CON ESATTEZZA IL REALE IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA SULLA SITUAZIONE ESISTENTE. VENGONO RIPORTATE GENERICHE AFFERMAZIONI DI "INTERFERENZA POSITIVA" OPPURE DI "NON ESISTE INTERFERENZA" (A)
- 5) LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO - SCELTA E NATURA DEL TRACCIATO (A - B - C - F)
- 6) SCELTA DI UN SISTEMA TPL ELETTRIFICATO E DEL MEZZO PHILEAS, (A - C - F)
- 7) EFFETTI SULLA MOBILITA' E SULLA QUALITA' DELL'ARIA (A - B - C)
- 8) SICUREZZA DEI CITTADINI - SALUTE PUBBLICA - IMPATTO SULLA POPOLAZIONE (A - B - C - E)
- 9) RIDUZIONE DELLE AREE DI VERDE PUBBLICO (B - C)
- 10) IMPATTO PAESAGGISTICO (B)
- 11) SISTEMA SOCIO-ECONOMICO (B) E ASSENZA DI ANALISI COSTI - BENEFICI (C - F)
- 12) CONTRADDIZIONE TRA TRASPORTO RAPIDO DI MASSA E VELOCITA' DI PERCORRENZA BASSA (C)
- 13) BARRIERE ARCHITETTONICHE e INADEGUATEZZA DEL PERCORSO CICLABILE (C - D - E)
- 14) MANCANZA DEL NULLA OSTA AI FINI DELLA SICUREZZA EX.ART.3 DEL DPR 753/1980 (A - C)

I professionisti hanno inoltre precisato che *"non saranno discussi i punti 1, 2, 6, 11 e 14 poiché non connessi allo Studio Preliminare Ambientale"*. Si rimanda nel merito. a quanto integralmente riportato nel documento.

Si ritiene comunque utile evidenziare come *"in merito all'osservazione n. 2, relativa alla mancata considerazione dell'effetto cumulo con altri progetti si precisa che tale effetto poteva essere correttamente considerato solo conoscendo, quand'anche in via preliminare, l'entità delle opere necessarie alla realizzazione di idonee infrastrutture ed una previsione di tracciato. Etcc"*

Premessa

In esito al Giudizio n. 2099 del 23.10.2012 la GTM ha comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (nota n. 8826 del 19.11.2012) lo stato dell'arte dei lavori, ancora da completare:



- 1) linea di contatto (doppio filare)
- 2) N.5 pensiline di fermata e del capolinea di Montesilvano
- 3) pannelli informativi di fermata e dei capolinea
- 4) completamento sottostazione di Pescara, finiture civili e montaggi elettromagnetici della sottostazione di Montesilvano
- 5) installazione di una lanterna semaforica
- 6) installazione di vetri e illuminazione a led delle pensiline
- 7) centro di controllo operativo.

Analisi delle osservazioni presentate (ai sensi dell'art.20 del D.Lgs.152/2006)

3) CARENZA DI ANALISI DELLE POSSIBILI ALTERNATIVE DI TRACCIATO E PROGETTUALI COLLEGATE AL MEZZO (A - C)

“Lo Studio Preliminare Ambientale (come meglio descritto al capitolo 3 dello stesso) è stato redatto ai sensi della normativa vigente etc”.

4) ARGOMENTAZIONI SUPERFICIALI CHE NON FORNISCONO GLI ELEMENTI NECESARI A VALUTARE CON ESATTEZZA IL REALE IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA SULLA SITUAZIONE ESISTENTE. VENGONO RIPORTATE GENERICHE AFFERMAZIONI DI “INTERFERENZA POSITIVA” OPPURE DI “NON ESISTE INTERFERENZA” (A)

“In merito a tale osservazione si fa presente che le espressioni “interferenza positiva” o “non esiste interferenza” sono state utilizzate nella tabella al capitolo 7 dello SPA il cui scopo è quello di rendere più immediata la lettura dei contenuti e di indirizzare il lettore al paragrafo di interesse.

Pertanto la stessa non deve intendersi come esaustiva dal punto di vista della trattazione”.

Inoltre:

“Pertanto si ritiene che il documento debba essere preso in considerazione nel suo complesso e non soltanto con riferimento alla parte finale che deve necessariamente essere letta come schematizzazione dei più ampi contenuti proposti, nonché degli elaborati progettuali pubblicati”.

5) LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO - SCELTA E NATURA DEL TRACCIATO (A - B - C - F)

È opportuno sottolineare due aspetti:

1. la scelta del tracciato per il sistema TPL è stata effettuata dagli strumenti pianificatori vigenti e pertanto si ribadisce la coerenza del progetto con essi.

2. ... “Pertanto, se i cittadini hanno “scelto” di utilizzare per sport, tempo libero, passeggiate e giochi un'area in attesa che si attuasse quanto previsto nei PRG, tale area non diventa automaticamente e legittimamente un parco pubblico.

A tal proposito la GTM rimanda alla pianificazione vigente ed in particolare alle previsioni degli strumenti urbanistici di Pescara e Montesilvano.

7) EFFETTI SULLA MOBILITA' E SULLA QUALITA' DELL'ARIA (A - B - C)

“Per quanto riguarda tale aspetto si precisa quanto segue:

1. I “dati aggiornati” al 2012 citati nella osservazione C non erano disponibili sul sito dell'ARTA al tempo della consegna dell'elaborato;

2. Il sistema di priorità semaforica previsto in corrispondenza delle intersezioni lungo il tracciato in sede propria è di tipo automatico pertanto le soste dei mezzi in direzione mare-monti sono limitate al tempo di passaggio del mezzo”.

Per quanto riguarda il parametro PM10, sono stati valutati i dati relativi alla stazione di via Firenze che, ***“sebbene non localizzata in prossimità del tracciato, è comunque la più vicina richiamata nel documento “Piano Generale per la qualità dell'aria (approvato 2007)” (le altre due si trovano nella zona a sud del porto)”.***

Inoltre si legge:



“D'altra parte, anche nel più recente “Rapporto sulla qualità dell'aria del Comune di Pescara” per l'anno 2012 (pubblicato sul sito dell'ARTA il 22/03/2013, vedi Figura 2) la stazione di misura più vicina al tracciato, tra quelle ufficialmente considerate dall'ARTA, continua ad essere la centralina di via Firenze. A conclusione di tale studio, a proposito della situazione dei superamenti del valore di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, si sottolinea che tale valore “...nelle centraline di traffico, è stato superato per più di 35 volte nel corso dell'anno (Via Firenze 36 superamenti, Via Sacco 46 superamenti). Nella centralina di esposizione media di Teatro D'Annunzio si sono registrati 18 superamenti.”. Pertanto, la situazione nel 2012 non risulta essere significativamente migliorata rispetto a quanto riportato nel precedente studio della qualità dell'aria considerato nello SPA.

Per precisione sono stati esaminati anche i dati più aggiornati con riferimento al PM10 ed in particolare alla centralina di viale Bovio e di Montesilvano. Nella tabella seguente sono elencati il numero dei superamenti del limite di legge ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ - media su 24 h, ai sensi del DLgs 155/2010) a partire dall'anno dell'entrata in vigore della legge.

L'elevato numero di superamenti, soprattutto per la centralina di Viale Bovio, “fanno ritenere tutt'ora valide le considerazioni riferite nello studio preliminare ambientale”.

Per quanto riguarda “i rallentamenti” nel traffico, indotti dagli impianti semaforici, nelle controdeduzioni “si fa presente che la sosta ai semafori relativi al tracciato in sede propria è prevista solo limitatamente al momento del passaggio del mezzo, il quale invia in automatico gli input di accensione o spegnimento dei sistemi semaforici, evitando così il prolungamento delle soste dei veicoli agli incroci in attesa del passaggio del mezzo”.

Si rimanda in ogni caso ai necessari approfondimenti dell'ARTA, per una valutazione di merito.

8) SICUREZZA DEI CITTADINI - SALUTE PUBBLICA -IMPATTO SULLA POPOLAZIONE (A - B - C - E)

“Per quanto riguarda le supposte carenze nell'esaminare l'aspetto dell'inquinamento elettromagnetico, si precisa che al paragrafo 6.8.2 (pag.105) dello SPA è stato ampiamente trattato tale aspetto del progetto, citando sia dati provenienti da studi del settore, sia le relazioni sviluppate sul sistema TPL stesso da tecnici abilitati per le quali L'ARTA di Pescara ha inviato in data 27 Settembre 2010 il proprio parere positivo in merito alla realizzazione della cabina”.

Per quanto riguarda i magneti da installare (15 mm di diametro e 30 mm di altezza), sono posti all'incirca al centro della corsia di marcia, ad una distanza media di 4 m l'uno dall'altro.

Il veicolo Phileas è dotato, nella sua parte inferiore, di un sensore di campo magnetico che registra il passaggio sui magneti stessi e la loro posizione (Figura 13 dello Studio).

“Questi oggetti non generano un campo elettromagnetico, ma unicamente un campo magnetico costante nel tempo, cioè un campo magnetostatico”.

Si rimanda in ogni caso all'esame del documento integrale ed ai necessari approfondimenti dell'ARTA, per una valutazione approfondita.

9) RIDUZIONE DELLE AREE DI VERDE PUBBLICO (B - C)

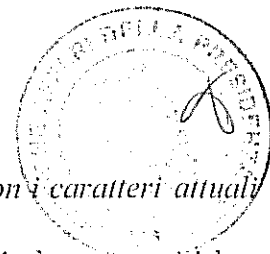
Il proponente ribadisce che “Il percorso del Phileas (in sede propria) si svolge sulla cosiddetta -strada parco-, la quale (prescindendo della funzione che nel corso degli anni è stata attribuita dai cittadini, è di fatto una strada asfaltata e non un'area a verde. Tale funzione viene confermata dai Piani Regolatori e dai piani di settore sovraordinati”.

“Per quanto riguarda invece l'abbattimento di specie arboree esistenti lungo il tracciato della linea elettrificata, si ribadisce che le operazioni svolte sino a questo momento per l'installazione dei pali sono state sottoposte al competente ufficio del Comune di Pescara il quale ha autorizzato con prescrizioni l'abbattimento delle essenze citate”.

10) IMPATTO PAESAGGISTICO (B)

Il proponente rimanda a quanto scritto nello Studio ed in particolare :

“...Tutte le strutture infatti sono pensate e realizzate per essere adeguatamente inserite visivamente nel



contesto, con materiali e cromatismi che in maniera armonica si relazioneranno con i caratteri attuali del tessuto urbano.

Tutte le scelte di arredo urbano avranno comunque caratteristiche di unitarietà, omogeneità e riconoscibilità, garantendo comunque il decoro delle aree urbane interessate”.

12) CONTRADDIZIONE TRA TRASPORTO RAPIDO DI MASSA E VELOCITA' DI PERCORRENZA BASSA (C)

“In merito a ciò si ritiene che i due concetti siano profondamente differenti, ognuno da attribuirsi a due aspetti ben distinti che caratterizzano il sistema TPL in questione.

Il trasporto rapido chiaramente è dovuto alla via di percorrenza per la maggior parte riservata, non influenzata dalle condizioni del traffico, mentre la “bassa” velocità è il dato oggettivo relativo alla velocità con cui il mezzo percorrerà il percorso stabilito.”

13) BARRIERE ARCHITETTONICHE e INADEGUATEZZA DEL PERCORSO CICLABILE(C-D - E)

In questo paragrafo delle controdeduzioni i tecnici che hanno redatto lo Studio Preliminare Ambientale precisano che le opere e progettazioni previste nel Capitolato Speciale di Appalto erano le seguenti:

A. realizzazione delle seguenti opere per le quali si allega progetto esecutivo:

- a. nuova officina-autorimessa;
- b. sottostazioni elettriche;
- c. capolinea di montesilvano;

d. sistemazione ex tracciato ferroviario denominato “strada parco” nel tratto da via Marinelli a viale Europa

B. realizzazione del sistema tpl, compresa fornitura di veicoli, per il quale si allega progetto preliminare;

C. progettazione esecutiva del sistema tpl di cui al precedente punto b, da eseguirsi dopo l'approvazione ministeriale del progetto definitivo che, presentato in sede di gara, è risultato aggiudicatario dell'appalto...”.

Pertanto, “la realizzazione delle opere civili quali la pista ciclabile e i percorsi pedonali non riguardavano il progetto in esame eccetto che per il tratto in sede propria di nuova realizzazione da Via Marinelli a Viale Europa”.

In definitiva concludono i professionisti:

“- lo studio preliminare ambientale ha valutato gli impatti derivanti dalla realizzazione delle opere in progetto a partire dallo stato di fatto e pertanto non è possibile, in questo caso, affermare che l'impatto del progetto sia peggiorativo.

Si sottolinea inoltre che, in ogni caso, la valutazione della conformità di un progetto alle normative non è compito dello SPA”.

Giudizio n° 2249 del 18 Giugno 2013

“IL COMITATO CCR-VIA

Sentita la relazione istruttoria predisposta dall'ufficio.

Per la GTM intervengono ing. Pierdomenico Fabiani, responsabile del procedimento, e gli ing.ri Di Sante e Olivelli, in qualità di tecnici estensori dello Studio preliminare.

In riferimento al vincolo paesaggistico (area del capolinea in Comune di Montesilvano), si riferisce che in tale area ancora non viene realizzata alcuna opera e che comunque verrà avviata la prevista procedura ai sensi del D.lgs 42/2004, anche se comunque nella Conferenza dei Servizi di luglio 2002 il Ministero per i Beni Culturali, regolarmente convocato, non è intervenuto. A tal riguardo l'arch. Pisano si rende disponibile a fornire ogni utile chiarimento precisando che l'opera, interessando più comuni, è di competenza della Regione, come già contenuto nella nota trasmessa.

In relazione alle possibili alternative al progetto presentato, l'ing. Fabiani ricorda che solo con la tecnologia proposta è possibile, a regime, garantire il trasporto di 2000 persone all'ora; tale soluzione potrà anche consentire la razionalizzazione di tutte le linee gestite dalla società. E' inoltre



intenzione della GTM trovare accordi con ARPA al fine modificare le attuali linee in ingresso a Pescara, raccordandole tutte al capolinea di Montesilvano, anche in vista della imminente fusione tra le due società.

Quanto sopra garantirà una effettiva razionalizzazione del servizio di trasporto pubblico ed un conseguente miglioramento della qualità dell'aria in relazione al minor numero di mezzi (pubblici e privati) in circolazione.

L'ing. Fabiani riferisce infine che è in fase di progettazione preliminare il lotto successivo, che sarà costruito in prosecuzione della attuale linea elettrificata, riducendo la prevista parte in sede promiscua del primo lotto oggetto del presente progetto.

Interviene il sig. Vincenzo Stellabotte in qualità di facente parte dell'associazione SOS Inquinamento di Pescara, il quale riferisce che la maggior causa di inquinamento a Pescara è il traffico veicolare. Con il sistema proposto dalla GTM si potrà ovviare a tale problematica. Riferisce che il progetto oggi all'esame della Commissione è solo una parte del sistema di trasporto di massa che prevede ulteriori lotti, di cui dichiara di aver visto il relativo progetto: da Montesilvano alla stazione di Pescara sarà ancora elettrificato, poi in parte sarà promiscuo per essere poi nuovamente elettrificato.

Consegna infine un documento inerente la qualità dell'aria nel territorio di Pescara, nonché una pubblicazione "libro bianco" edito nel 2007 dalla loro associazione. Per quanto sopra chiede alla Commissione un parere favorevole.

Dopo ampia discussione il comitato rileva che:

-lo studio preliminare ambientale deve approfondire in particolare e nello specifico, relativamente al percorso su sede non esclusiva, le problematiche relative al rumore e alla qualità dell'aria in relazione anche alla preannunciata ipotesi di razionalizzazione del trasporto pubblico locale;

-lo studio preliminare ambientale deve approfondire tutte le eventuali proposte alternative;

-devono essere forniti chiarimenti dalla soc. GTM e dalla Direzione Trasporti in merito alla configurazione del progetto come primo lotto di un'opera più ampia, attualmente già in fase di progettazione preliminare.

L'arch. Pisano e l'arch. Chiavaroli, pur rilevando la necessità di approfondire gli aspetti legati agli impatti ambientali dell'opera nel suo insieme soprattutto per quanto riguarda la parte del trasporto promiscuo, così come indicato dagli altri componenti, ritengono che il pregiudizio arrecato dalla parziale realizzazione dell'opera per la parte relativa al trasporto nella sede riservata (posizionamento della linea elettrica, magneti e pensiline) ai sensi dell'art. 29 comma 3 e 4 del D.lgs 152/2006, così come richiamato nel precedente giudizio, non è stato rilevato dai dati emersi nel progetto di screening.

ESPRIME PARERE

DI RINVIO PER LE MOTIVAZIONI SEGUENTI

Lo studio preliminare ambientale deve approfondire:

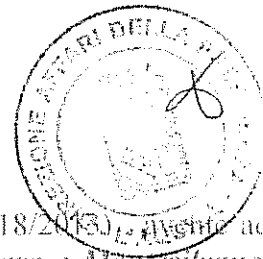
1. in particolare e nello specifico, relativamente al percorso su sede non esclusiva, le problematiche relative al rumore e alla qualità dell'aria in relazione anche alla preannunciata ipotesi di razionalizzazione del trasporto pubblico locale;

2. tutte le eventuali proposte alternative;

Devono inoltre essere forniti chiarimenti dalla soc. GTM e dalla Direzione Trasporti in merito alla configurazione del progetto come primo lotto di un'opera più ampia, attualmente già in fase di progettazione preliminare.

La documentazione dovrà essere trasmessa entro 30 giorni dalla data di comunicazione del presente al fine della sottoposizione della pratica al primo comitato utile.

I presenti si esprimono a maggioranza con l'astensione dell'arch. Pisano e Chiavaroli per le motivazioni sopra indicate."



Integrazioni trasmesse dal proponente

La G.T.M., in data 27 Giugno 2013, ha trasmesso la nota n. 5703 (ns. Prot. 3518/2013) avente ad oggetto: *"Giudizio n. 2249 del 18.06.2013-Impianto T.P.L. elettrificato tra Pescara e Montesilvano. Riscontro richiesta integrazione documentazione e chiarimenti"*.

Il documento, formato da n. 19 (diciannove) facciate scritte, pur non fisicamente allegato alla presente, va a formarne parte integrante e sostanziale.

Per tutto quanto non chiaramente riportato e/o involontariamente omissso, si rimanda all'esame della documentazione in atti ed all'esame istruttorio del CCRVIA.

Ulteriore documentazione pervenuta il giorno 17.07.2013

1. WWF-Sezione Regionale Abruzzo (Pescara) ns. prot. n. 3601/2013:
Il documento, formato da n. 7 (sette) facciate scritte, pur non fisicamente allegato alla presente, va a formarne parte integrante e sostanziale.
2. Sig. D'Intino Giovanni (ns. prot. n. 3626/2013):
Il documento, formato da n. 6 (sei) facciate scritte, pur non fisicamente allegato alla presente, va a formarne parte integrante e sostanziale.