



**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° 2275 del 11/09/2013**

**Prot n° 201304095 del 20/08/2020**

**Ditta proponente** GTM -GESTIONE TRASPORTI MEPROPOLITANI SPA

**Oggetto** Impianto tpl elettrificato a tecnologia innovativa tra Pescara e Montesilvano" - Controdeduzioni art. 10bis L. 241/1990 giudizio 2250/2013

**Comune dell'intervento** CHIETI - MONTESILVAN **Località**

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

**Tipologia progettuale**

**Presenti (in seconda convocazione)**

**Dirigente Servizio Beni Ambientali** arch. Pisano - Presidente

**Dirigente Servizio Pianificazione Territoriale** ing. Di Meo

**Dirigente Conserv Natura**

**Dirigente Attività Estrattive:**

**Dirigente Servizio Amministrativo:** avv. Valeri

**Segr. Gen. Autorità Bacino**

**Direttore ARTA**

dott.ssa Di Croce (delegata)

**Dirigente Rifiuti:**

dott. Gerardini

**Dirigente delegato della Provincia.**

(PE) ing. Piselli

**Comandante Prov.le CFS - TE**

**Comandante Prov.le CFS - AQ**

**Comandante Prov.le CFS - CH**

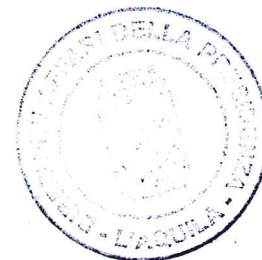
**Comandante Prov.le CFS - PE**

**Dirigente Tecnico AT**

**Dirigente Tecnico CP:**

arch. Chiavaroli

ing. De Santis



**Relazione istruttoria**

Istruttore

ing. Martini

VEDASI ALLEGATO

**Osservazioni pervenute**

\\

Preso atto della documentazione tecnica trasmessa dalla ditta GTM -GESTIONE TRASPORTI



MEPROPOLITANI SPA

per l'intervento avente per oggetto:

Impianto tpl elettrificato a tecnologia innovativa tra Pescara e Montesilvano" - Controdeduzioni art. 10bis L. 241/1990  
giudizio 2250/2013

da realizzarsi nel Comune di CHIETI - MONTESILVANO

**IL COMITATO CCR-VIA**

Alle ore 9,45 il Presidente dichiara aperta la seduta

Sentita la relazione istruttoria predisposta dall'Ufficio;

Preliminarmente si prende atto che sono pervenute numerose richieste di audizione da parte sia di associazioni che della stessa ditta proponente.

L'Arta fa presente che esclusivamente per gli aspetti di propria competenza relativi alla qualità dell'aria e all'impatto acustico appare opportuno acquisire in sede di audizione alcuni chiarimenti sulle osservazioni prodotte dalla GTM, oggi all'esame di questo Comitato.

Il Presidente arch. Pisano ritiene che le audizioni vadano fatte quindi esclusivamente per precisare gli aspetti sopra evidenziati sollevati dall'ARTA, senza riaprire altri argomenti.

In coerenza con la garanzia partecipativa perseguita dall'art. 10bis della L. 241/1990 ed al fine di precisare le proprie posizioni in sede decisionale relativamente anche al punto, indicato nel preavviso di rigetto, relativamente al superamento delle barriere architettoniche, viste le osservazioni formulate a riguardo dalla GTA e dagli altri soggetti che hanno partecipato al procedimento, Il comitato decide, dopo ampia discussione ed a maggioranza, di acquisire le deduzioni partecipative della ditta e dei soggetti che sono intervenuti a seguito di regolare richiesta di audizione;

Intervengono:

Per la GTM: dott. Michele Russo (Presidente), ing. Francesco Nicchiarelli, ing. Pierdomenico Fabiani, ai quali vengono richiesti chiarimenti in relazione alla documentazione prodotta in questa fase.

In proposito la GTM riferisce di aver già dimostrato l'evidenza di diminuzione di emissioni, in quanto con la modifica del sistema trasportistico si avrà l'utilizzo di un mezzo elettrico al posto di mezzi a gasolio. La GTM dichiara altresì che il beneficio complessivo giornaliero è:

- CO 52 kg/giorno
- HC 7,2 kg/giorno
- Nox 22 kg/giorno
- PM 10 0,6 kg/giorno

Le incongruenze di valori globali tra la relazione generale e la relazione specialistica dipendono dal fatto che la relazione generale ha adottato fonti bibliografiche "INEMAR" diverse da quelle adottate dagli specialisti in emissioni atmosferiche, le quali sono da considerare più attendibili dal punto di vista scientifico; fermo resta che le emissioni globali possono solo diminuire a seguito della entrata in esercizio della filovia.

In merito alla diminuzione del traffico veicolare, invece, la GTM riferisce che il trasporto pubblico con il nuovo mezzo è sicuramente conveniente per coloro che sono diretti a Pescara, in quanto a Montesilvano è presente un parcheggio di scambio (con oltre 2500 posti auto) ed il costo del biglietto è sicuramente inferiore ai costi automobilistici necessari per percorrere 8 km, di talché il beneficio per un pendolare che si reca in centro a Pescara è di circa 4 euro/ giorno e circa 1000 euro all'anno. Inoltre la convenienza dell'automobilista ad usare la nuova linea deriva anche dal fatto che si stima un risparmio di tempi di trasferimento Pescara-Montesilvano di circa 20 minuti e che tali benefici saranno enfatizzati da un sistema di comunicazione in tempo reale su "mobile".

La GTM, relativamente all'impatto acustico soprattutto in merito ai tre ricettori sensibili (scuole) prossime al tracciato riferisce, che da una analisi puntuale delle simulazioni acustiche mediante modello matematico si evidenzia che in tutti e tre i casi non si ha peggioramento del clima acustico tra la situazione ante e quella post operam. In particolare si stimano i seguenti valori:

- scuola nel Comune di Pescara: ante 52 dBA - post 51,5 dBA (
- scuola Comune di Montesilvano (via Olona): ante 47 dBA - post 47,2 dBA
- scuola Comune di Montesilvano (via Campo Imperatore): ante 45 dBA - post 45,2 dBA

Tali valori derivano dall'effetto combinato tra il passaggio della filovia e la diminuzione complessiva del traffico veicolare lungo le direttrici principali, dove si trova la scuola nel comune di Pescara.

Infine la GTM conferma che le attuali linee, che ad oggi risultano saturate di passeggeri, una volta sostituite dalla linea filoviaria, non saranno ripristinate altrove nell'area metropolitana, di talché la riduzione di mezzi a gasolio non avrà compensi in aumento in altre parti della stesa area metropolitana.



A chiarimento di un possibile equivoco la GTM precisa, infine, che a pag 18 della relazione generale di integrazione si fa riferimento a “non eccessivi flussi veicolari presso gli assi concorrenti sui nodi in esame”; tale espressione riguarda le sole strade secondarie interferenti con la filovia e non riguardano le strade principali del cordone Pescara-Montesilvano che sono, invece, in stato pre-congestione.

Per l'Associazione Strada Parco, sig. Mario Sorgentone, al quale viene chiesto per esigenze di economicità dei tempi, vista la presenza di altre associazioni che si esprimeranno sul tema del rispetto della normativa sulle barriere architettoniche, di illustrare le eventuali osservazioni solo in relazione alle motivazioni contenute nel giudizio 2250 ovvero la qualità dell'aria ed il rumore, il relazione alla documentazione presentata in data 02.09.2013 Dopo aver richiamato le criticità circa la scelta del sistema e la procedura (mancata procedura di VIA prima della realizzazione), il sig. Sorgentone riferisce che la GTM ha considerato, come fatto positivo derivante dalla realizzazione filovia, la riduzione di circa 5000 autovetture a giorno; ciò significa che i relativi passeggeri (stimati in 1,5-1.7 per auto) che si riverserebbero sul filobus saranno pari a circa 8000 passeggeri al giorno ed in totale 3,5 milioni all'anno. Questo dato è considerato inverosimile, visto che la vicina linea “2/” che da Montesilvano va a Francavilla, quindi con un bacino di utenza superiore, trasporta oggi solo circa 350 mila passeggeri all'anno (come da dati della stessa GTM). Secondo il sig. Sorgentone la riduzione sarà invece pari a sole 350-500 autovetture al giorno. Inoltre la GTM non considera le auto che resteranno in attesa a causa del semaforo sulle intersezioni con la strada parco (circa 2 minuti), che invece provocheranno un aumento delle emissioni.

- Il sig. D'Intino Giovanni, il quale riferisce quanto già rappresentato nel documento presentato in data 10.09.2013. In particolare riferisce che i dati riportati dalla GTM per stimare i possibili passeggeri non sono attendibili considerato il numero dei viaggiatori trasportati oggi dal mezzo in esercizio sulla linea “2/” che fa lo stesso percorso della filovia. Quindi non si avranno miglioramenti delle emissioni. Il sig. D'Intino Giovanni Inoltre rileva che la GTM, sebbene ha dichiarato che la linea 2/ verrà sostituita con il filobus nei giorni feriali, non ha fornito dati sugli eventuali effetti positivi. Il sig. D'Intino Giovanni riferisce infine che la GTM non ha valutato gli attuali vantaggi che ha oggi la popolazione di usufruire la strada parco, che oggi è un corridoio verde utilizzato per passeggiate a piedi ed in bici.

- per il WWF, Loredana Di Paola, che illustra il documento già prodotto in data 05.09.2013. In particolare, conferma che la procedura seguita è illegittima in quanto VIA a sanatoria, come già si evince dal parere della provincia di Pescara nel precedente verbale. Riferisce inoltre che on è stata fornita dalla GTM, comé invece richiesto dallo stesso Comitato, un'alternativa di percorso. Ritiene inoltre che tutto lo Studio prodotto dalla GTM sia complessivamente carente ed omissivo, anche se stessa GTM ammette, nello Studio, tutte le criticità osservate negli anni dalle associazioni soprattutto quelle in materia di barriere architettoniche. Lo studio ammette quindi il forte impatto ambientale sociale ed economico che l'opera avrà sulle popolazione delle città di Pescara e Montesilvano e sulla loro qualità della vita, criticità, a parere dell'associazione, insuperabili, come di seguito si mostrerà. Per quanto riguarda gli aspetti specifici circa le barriere architettoniche passa la parola a Claudio Ferrante.

L'arch. Pisano invita la sig.ra Di Paola a voler focalizzare l'attenzione sugli aspetti inerenti la qualità dell'aria e il rumore. A tal riguardo la stessa Di Paola rileva quanto riportato nel verbale del 18.07.2013 dove è scritto “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.”

- per l'associazione Carrozine Determinate Abruzzo, il sig. Claudio Ferrante, che riferisce che le soluzioni proposte dalla GTM riguardano solo il 5% del percorso stesso; in generale riferisce che quasi tutto il tracciato non è adeguabile alle norme; inoltre le soluzioni proposte dalla GTM per superare le numerose barriere architettoniche non sono realizzabili in quanto lo stato dei luoghi non lo permette. Mostra i punti di criticità lungo il percorso tramite una presentazione in PowerPoint. Dichiaro inoltre che il tracciato non è idoneo neanche per le persone abili. Ribadisce che il tracciato della strada parco attualmente è completamente fuori norma: qualsiasi opera proposta per l'abbattimento di barriere architettoniche è irrealizzabile, quindi significherebbe solo un ulteriore sperpero del danaro pubblico.

Inoltre la sig.ra Antonella De Cecco, dell'Associazione Oltre il Gazebo, riferisce che in alcuni tratti la soluzione proposta dagli esperti della GTM con una promiscuità di ciclisti e del filobus non è attuabile, anche ai sensi della relazione alla Commissione Interministeriale (art. 5 L. 211/1992) i cui contenuti sono stati confermati con una nota dello stesso Ministero delle Infrastrutture del 20.04.2012. Riferisce altresì che vi sono tre fermate, nel tratto promiscuo di Montesilvano, dove il marciapiede è di 15 cm mentre la quota delle porte di ingresso alla filovia è pari a 30 cm. Sebbene nella scheda tecnica nel Phileas si dichiara che il mezzo è in grado di “ingincocchiarsi” di 7 cm restano comunque 8 cm che rendono difficoltoso l'accesso non solo a persone disabili anche a mamme con passeggini. Conclusa la fase in contraddittorio con i soggetti intervenuti;



GIUNTA REGIONALE



Preso atto della documentazione (composta da oltre 200 pagine) di chiarimenti ed osservazioni prodotta dalla GTM a seguito del preavviso di rigetto ex art. 10bis della L. 241/1990 di cui al precedente giudizio 2250/2013 e che la stessa, solo ora, ha consentito al Comitato di poter valutare compiutamente le diverse criticità rilevate e non soddisfatte nella precedente documentazione integrativa prodotta esaminata nella seduta del 18.07.2013 (composta da 3 facciate A4 e 3 tabelle senza riferimenti bibliografici né firma);

Dato atto che il rappresentante della prov. Di Pescara, ing. Piselli, dichiara che le osservazioni e la relativa documentazione presentata dalla GTM a seguito del preavviso ex. Art. 10bis della L. 241/1990, superano con la dovuta ampiezza e approfondimento le carenze riferite nella precedente seduta e consentono di poter esprimere il parere di competenza;

Dato atto che l'ARTA, esaminata la documentazione prodotta dalla GTM e i chiarimenti forniti dalla stessa in data odierna in merito alle emissioni in atmosfera e all'impatto acustico, dichiara di poter esprimere in via definitiva e compiuta il parere di competenza;;

Valutata l'assenza di pregiudizio ambientale, desunta dalla documentazione acquisita, dai chiarimenti resi dalla GTM e dalle osservazioni pervenute e quello conseguente all'applicazione della sanzione più favorevole a questa Amministrazione;

Preso atto che le opere progettate non sono state ancora integralmente realizzate e che non sono neanche esercizio ai sensi e per gli effetti della DGR 99/2003;

Valutata la necessità di prescrivere migliorie progettuali in accoglimento delle osservazioni pervenute

Preso atto della seguente dichiarazione dell'arch. Pisano: "Preso atto del giudizio del CCRVIA n. 2122 del 18.12.2012 con il quale era stato ritenuto opportuno avviare una procedura di screening per il progetto in esame, applicando l'art. 29 comma 4 del Dlgs. N. 152/06 ss.mm.ii.;

considerato che il citato comma 4 prevede che nel caso l'opera sia realizzata in assenza di sottoposizione alle fasi di verifica di assoggettabilità, l'Autorità competente debba valutare l'entità del pregiudizio ambientale arrecato dai lavori eseguiti, anche conseguente all'applicazione della sanzione, potendo disporre, se lo ritenesse opportuno, la demolizione ed il ripristino dello stato dei luoghi ;

considerato che, ai fini della valutazione del danno, tale articolo non specifica la procedura da seguire, il CCRVIA ha ritenuto opportuno richiedere la presentazione di detto screening con i contenuti degli artt. 19 e seguenti, stesso decreto, esclusivamente per quello che riguarda la definizione della portata delle informazioni nonché delle forme di pubblicità a cui deve essere sottoposto l'intervento;

considerato che, come già precedentemente dichiarato dalla sottoscritta nella seduta del CCRVIA del 18.06.2013, da quanto emerso dallo screening presentato in quella data, l'entità del pregiudizio arrecato dalla parziale realizzazione dell'opera nella sede riservata, a mio avviso e per quanto di mia competenza, è da ritenersi nullo in merito ai fattori ambientali esaminati (inquinamento atmosferico, acustico, elettromagnetico e paesaggistico) e che pertanto il ripristino dei luoghi, considerando le fasi di demolizione e smaltimento, comporterebbe maggior danno rispetto alla conclusione dell'opera;

ribadendo che a mio avviso non era necessario un ulteriore approfondimento degli elementi in nostro possesso finalizzati esclusivamente alla valutazione del pregiudizio dei lavori eseguiti in sede dedicata (così come dichiarato nel verbale del 18.06.2013 del CCRVIA e da me espresso, già nella seduta richiamata, con l'astensione dal 'rinvio') tenuto conto comunque dell'ulteriore documentazione prodotta dalla GTM che dà ulteriori elementi di conferma di quanto espresso da me in premessa,

esprimo parere favorevole alla non demolizione delle opere realizzate ".

Gli altri membri del Comitato, in riferimento alle dichiarazioni dell'arch. Pisano, rilevano che nella seduta del 18.07.2013, alla quale l'arch. Pisano era assente, il Comitato ha espresso il preavviso di rigetto in conseguenza della non esaustività degli approfondimenti richiesti.

Alle ore 18,15 l'ing. Di Meo lascia la seduta

Visto l'art. 29 della D.lgs 152/2006 e vista la nota di chiarimento del Ministero dell'Ambiente prot. 29502 del 05.12.2012.

### **ESPRIME PARERE**

#### **FAVOREVOLE ALLA NON DEMOLIZIONE DELLE OPERE REALIZZATE**

con le seguenti prescrizioni e indicazioni atte al miglioramento del progetto:

1) in relazione alle emissioni in atmosfera ed acustiche:

a) dovrà essere predisposto ed attuato, da parte della GTM, un piano di monitoraggio del traffico durante l'esercizio dell'opera, con cadenza annuale, da fornire ai Comuni interessati, alla Direzione Trasporti Regionale e alla Direzione



GIUNTA REGIONALE

Regionale competente in materia di qualità dell'aria, al fine di verificare l'effettivo miglioramento della qualità ambientale ed attuare, ove necessario, opportune ed idonee misure correttive;

b) dovrà essere effettuato, ad opera realizzata, secondo la normativa vigente, un monitoraggio fonometrico su un congruo numero di ricettori, scelti lungo il percorso e concordati con l'ARTA compresi i tre ricettori sensibili (istituti scolastici), al fine di attuare eventuali azioni di mitigazione dell'impatto acustico per assicurare il rispetto dei valori limite applicabili;

c) al fine di attuare un miglioramento delle condizioni ambientali complessive, con particolare riferimento al contenimento delle emissioni di CO<sub>2</sub>, dovranno essere realizzati interventi di inserimento a verde, in situ e/o in area urbana, mediante la messa a dimora di piante autoctone, concordandone con i Comuni interessati e il Corpo Forestale dello Stato il numero, la specie e la relativa ubicazione;

2) in relazione alle criticità sollevate in merito all'eliminazione e superamento delle barriere architettoniche, valuti la Stazione Appaltante la conformità alla normativa vigente delle soluzioni di adeguamento proposte dalla GTM, adottando le conseguenti soluzioni di competenza in relazione alle disposizioni vigenti in materia di lavori pubblici.


Sono fatte salve le eventuali ulteriori prescrizioni impartite da altre Autorità competenti (es. Ministero dei Trasporti, Autorità paesaggistica, ecc.).

DISPONE


all'esito della eventuale definizione progettuale di un ulteriore lotto del sistema di TPL, di verificarne l'effetto cumulo con il presente intervento.

I presenti si esprimono all'unanimità.


Alle ore 19,15 la seduta è sciolta, pertanto l'ing. Di Meo non firma in calce il presente in quanto ha abbandonato i lavori alle ore 18,15

arch. Pisano - Presidente 

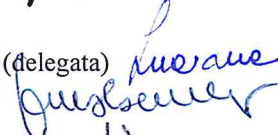
ing. Di Meo

avv. Valeri 

dott. Gerardini

(PE) ing. Piselli 

dott.ssa Di Croce (delegata) 

arch. Chiavaroli 

ing. De Santis 

De Iulio

(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.

## Premessa

La relazione di sintesi allegata al giudizio n. 2250 del 18.07.2013 pur non fisicamente allegata alla presente, si intende qui, integralmente trascritta.

## GIUDIZIO N° 2250 DEL 18.07.2013

### **“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.*

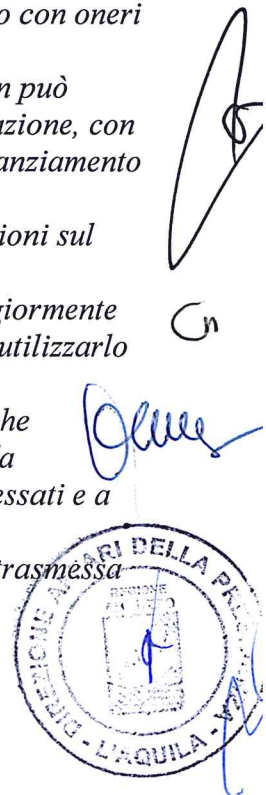
*Riguardo l'esistenza di ulteriori lotti, il dott. Russo dichiara che l'opera in questione non può essere considerata unica con gli eventuali lotti futuri che sono ancora in fase di progettazione, con relativa individuazione dei tracciati e finanziamenti, seppure il FAS ha assegnato un finanziamento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

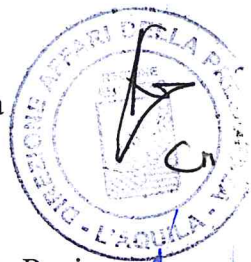
#### **PREAVVISO DI RIGETTO AI SENSI DELL'ART. 10 BIS DELLA L. 241/1990**

*Per le motivazioni ostative 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."*

**Integrazioni trasmesse dalla G.T.M.** (I documenti, pur non fisicamente allegati, sono da considerarsi parte integrante e sostanziale della presente relazione).



Il proponente (ns. prot. n. 4095/2013) ha trasmesso e pubblicato sul sito INTERNET della Regione la seguente documentazione :

- Integrazioni e approfondimenti-Relazione generale-Trasportistica e sintesi dei benefici;

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "M".

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Gus".

- Integrazioni e approfondimenti-Relazione Tecnica di Approfondimento delle emissioni atmosferiche;
- Integrazioni e approfondimenti-Relazione Tecnica di Approfondimento delle emissioni acustiche;
- Integrazioni e approfondimenti-Analisi e soluzioni delle criticità inerenti i percorsi di superamento delle barriere architettoniche.

**Osservazioni alle integrazioni** (I documenti, pur non fisicamente allegati, sono da considerarsi parte integrante e sostanziale della presente relazione).

- Comitato "Utenti Strada Parco" (ns. prot. n. 4307/2013) a firma del sig. Maurizio Biondi;
- Associazione Strada Parco (ns. prot. n. 4226/2013) a firma dell'ing. Mario Sorgentone;
- WWF Abruzzo (Loredana Di Paola)-Carrozine Determinate (Claudio Ferrante)- Com. Oltre il Gazebo-no Filovia (Antonella De Cecco) (ns. prot. n. 4320/2013).
- Sig. D'Intino Giovanni (ns. prot. n. 4395/2013).

#### **Ulteriori note trasmesse da soggetti vari**

- Sig. Sergio Dintino (ns. prot. n. 3666/2013);
- WWF-Italia Onlus ONG-Sezione Regionale Abruzzo (ns. prot. nn. 3790/3957/2013);
- Sig. Valentino Tosatti (ns. prot. n. 4046/2013).

Rimandando ovviamente, alle valutazioni istruttorie di merito, da parte dell'Autorità competente, nonché sulla base dell'ampio e approfondito esame esperito nelle precedenti sedute, si ritiene comunque utile evidenziare alcuni elementi, per le definitive determinazioni del Comitato:

*-“Sulla base degli studi sviluppati per il vigente PGTU di Pescara (v. Figura 1), tra le 07:00 e le 21:00 del giorno feriale medio si registrano circa 230.000 spostamenti al giorno in ingresso/uscita dal perimetro comunale di Pescara, di cui circa 70.000 da/per la direttrice cordonale nord (comuni di Montesilvano, Silvi, Città Sant'Angelo e oltre), ossia quella interessata dal tracciato della nuova filovia Montesilvano-Pescara”.*

*-“Sempre secondo il PGTU, l'87% del totale degli spostamenti in ingresso/uscita dal perimetro comunale di Pescara è di penetrazione (ossia con origine o destinazione all'interno del perimetro comunale stesso), mentre la quota residua è di attraversamento (12%) o di scambio (1%). Ne consegue, proiettando tale dato sulla direttrice nord, che ogni giorno si hanno circa 60.000 spostamenti di penetrazione<sup>2</sup> tra il comune di Pescara e i comuni attestati su tale direttrice (comuni di Montesilvano, Silvi, Città Sant'Angelo e oltre)”.*

*“...l'effetto sul traffico dell'introduzione della nuova filovia tra Montesilvano e Pescara si può quantificare nell'ordine dei 5000 spostamenti veicolari/giorno “catturati” ed eliminati dalla strada; tale ammontare è da ascrivere alla quota parte degli spostamenti di penetrazione (ingresso/uscita) a Pescara dalle principali agglomerazioni limitrofe nord-occidentali (comuni di*

*CH*



Montesilvano, Silvi, Città Sant'Angelo e oltre) che potranno essere intercettati e serviti dalla nuova linea, in luogo dell'utilizzo del mezzo privato.

Ipotizzando per ogni spostamento "catturato" dalla nuova linea TPL una lunghezza media dell'ordine degli 8 km (pari cioè a circa l'estensione del tracciato della filovia), l'introduzione di quest'ultima può comportare ogni giorno tra le 07:00 e le 21:00 una riduzione delle percorrenze chilometriche con mezzo privato pari a circa 40.000 km vettura".

Relativamente alle "alternative progettuali" sono state considerate le seguenti possibili alternative alle scelte progettuali intraprese:

- scelta della tecnologia del sistema;
- eventuali varianti al tracciato scelto, con particolare riferimento ad un suo possibile allineamento lungo la direttrice costiera (viale della Riviera).

Per le specifiche valutazioni in merito si rimanda ad un attento esame dei paragrafi 4.3 e seguenti del documento di "sintesi". In particolare nel paragrafo 4.3.2 vengono riportate le "**Considerazioni sulle eventuali varianti al tracciato scelto**". (Oggetto di numerose osservazioni).

Relativamente alle criticità inerenti il superamento delle barriere architettoniche, dalla specifica relazione trasmessa dal proponente, si può affermare con evidenti riscontri, come molte osservazioni inerenti questa problematica sono fondate.

**Del tutto pertinente è stata quindi la richiesta di approfondimenti, da parte dell'Autorità competente nella precedente seduta del Comitato V.I.A..**

Nel merito, sulla base delle osservazioni pervenute e del successivo riscontro, nel documento vengono individuate e localizzate le diverse criticità.

Nel paragrafo 3 vengono riportate le "**soluzioni individuate**" individuando "**due tipologie di criticità**":

1. quelle che sussistono ad oggi perché l'opera non è ultimata e le cui soluzioni sono implicite nella prosecuzione del cantiere e nella sua ultimazione;
2. quelle che sono indipendenti dalla prosecuzione dei lavori e necessitano quindi di un intervento correttivo.

Relativamente alle prime nella relazione si legge che:

"...sono inscrivibili all'interno di tre principali famiglie di temi: i problemi inerenti le barriere architettoniche, i problemi di discontinuità della pista ciclabile, i problemi legati alla sicurezza e alla protezione dalla sede della filovia". Si rimanda integralmente al documento per l'esame puntuale delle diverse "categorie".

Relativamente alle "**soluzioni che richiedono interventi integrativi**" al paragrafo 3.2 della relazione specifica testualmente si legge:

"Dall'analisi delle criticità emerse dai documenti e verificate in situ sono, tuttavia, emerse delle situazioni non a norma dal punto di vista delle **barriere architettoniche non risolte dal progetto** e



Ch

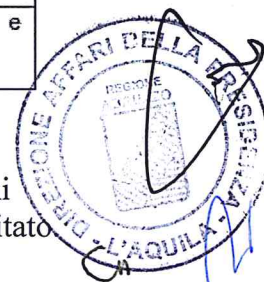
Handwritten signature and initials in blue ink.

che rimarranno tali indipendentemente dalla prosecuzione dei lavori. Queste problematiche necessitano allora di un intervento correttivo.

Si è verificato che tali problematiche sono apparentabili in "famiglie" di problemi e per i quali si propongono, qui di seguito, delle "soluzioni tipologiche". Si ritiene opportuno, infatti, non tanto di entrare nel dettaglio delle singole specificità ma invece far rientrare le varie situazioni in "interventi tipo" in modo da essere applicabili a tutte le situazioni per vari aspetti assimilabili. In maniera schematica a delle famiglie di criticità sono state associati degli interventi correttivi. Il processo ha affrontato 3 passaggi e cioè: determinazione e isolamento del problema, localizzazione, definizione delle azioni necessarie alla risoluzione della criticità".

CRITICITA'		INTERVENTO		
A	OSTACOLO PERCORSO	SU	A1	• Eliminazione aiuole con alberi (per passaggi <cm 90)
			A2	• Eliminazione vecchia illuminazione (per passaggi <cm 90)
			A3	• Eliminazione aiuole e trasferimento alberi in aiuole lineari adiacenti (lato monte)
			A4	• Creazione rampe e attraversamento per raggiungimento percorso pedonale su lato opposto (Ostacolo non eliminabile)
			A5	• Correzione dissesti nella pavimentazione
B	OSTACOLO ATTRAVERSAMENTO	SU	B1	• Eliminazione ostacoli puntuali
			B2	• Ricollocazione semaforo
C	PERMEABILITA' TRA STRADA PARCO E CITTA'		C1	• Creazione/adequamento rampe per continuità tra percorsi della strada parco e percorsi urbani perpendicolari
			C2	• Creazione/adequamento rampe per continuità tra percorsi della strada parco e percorsi urbani paralleli
D	SITUAZIONI NON CONFORMI ALLE NORMATIVE VIGENTI IN MATERIA DI ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE		D1	• Correzione scivoli a doppia pendenza
			D2	• Correzione scivoli con gradino >cm 2,5
			D3	• Inserimento di opportuna segnalazione in corrispondenza dell'intersezione tra percorso pedonale e pista ciclabile (in corrispondenza delle banchine lato monte)
			D4	• Completamento/messa a norma percorsi ipovedenti (Loges)
			D5	• Eliminazione percorso pedonale non necessario e rinaturalizzazione

Relativamente ai documenti integrativi trasmessi dalla G.T.M. e concernenti le emissioni atmosferiche ed acustiche, si rimanda direttamente alla relazione ARTA in sede di Comitato



Per quanto riguarda le ulteriori osservazioni fatte pervenire da diversi soggetti interessati, rimandando ai documenti integrali, si nota come le stesse in larga parte riprendono concetti già espressi in sede di pubblicazione.

Innanzitutto, viene ribadito che "il procedimento di V.I.A. è per la sua natura e le la sua configurazione normativa, un mezzo preventivo di tutela dell'ambiente, essendo costruito come un

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*procedimento che si svolge prima (cioè come un procedimento presupposto) rispetto a quello di approvazione del progetto”.*

Per gli altri aspetti, si rimanda direttamente alle note trasmesse.



Cu

