

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

relativo all'impianto elettrificato a tecnologia innovativa tra Pescara e Montesilvano.

Controdeduzioni.

La linea filoviaria nasce con l'obiettivo di intercettare il traffico diretto da nord e da ovest verso Pescara. 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 milioni di passeggeri l'anno. L'offerta di un sistema di trasporto rapido grazie alla via di corsa dedicata e alla frequenza delle fermate, progettate per servire i vari poli di attrazione, si propone di attrarre parte di tale traffico, ma in particolare di indurre gli utenti del traffico motorizzato privato a lasciare le vetture nei grandi parcheggi presso il capolinea di Montesilvano ed utilizzare un mezzo pubblico veloce e puntuale. Ovviamente, con l'auspicata apertura della filovia, GTM procederà alla ristrutturazione delle linee automobilistiche urbane coinvolte e della linea interurbana proveniente da Penne, analogo discorso dovrà fare ARPA che potrà in tal modo evitare di entrare nel centro cittadino di Montesilvano e Pescara, con notevole riduzione di inquinamento da gas di scarico e dei costi di esercizio che gravano sulla collettività.

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.

1. Iter della procedura.

In relazione alla presunta illegittimità della procedura di screening seguita dalla GTM SpA, sollevata nell'ambito delle osservazioni allo studio preliminare ambientale pubblicato sul BURA Ordinario n. 6 del 13.02.2013, si precisa quanto segue.

Con il Giudizio del 23.10.2012 n. 2099 il CCR-VIA, prendendo atto dell'avviso espresso dalla Commissione Europea in relazione al progetto EU/Pilot 2590/12/ENVI, secondo cui: *"i filobus sono inclusi nella categoria di progetto Tram, metropolitane, sopraelevate e sotterranee, funivie o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di persone"*, ha ritenuto opportuno disporre l'effettuazione dello screening di VIA sull'intervento in oggetto, sospendendo l'esecuzione dei lavori nelle more della procedura.

A tal proposito, 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.

Si tratta, in sostanza, di una sorta di chiarimento fornito dagli Uffici e non di una valutazione giurisdizionale sulla sussistenza di una violazione della normative comunitarie, che sarebbe peraltro di competenza dei giudici nazionali e di quello comunitario.

Non sussiste, pertanto, alcuna procedura di infrazione, neppure in forma pre-contenziosa, della normativa comunitaria a carico dello Stato italiano in relazione al progetto in parola.

Il Sig. D'Intino, il quale ritiene che lo svolgimento della procedura di screening di VIA, ove "l'opera è stata ampiamente realizzata", contrasti con le disposizioni di cui all'art. 20 del D. L.vo 152/2006 e con l'art. 29 del medesimo D. L.vo 152/2006, omette completamente di

riferire la disposizione di cui al successivo comma V dell'art. 29, che testualmente recita: *“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”*.

E tanto la GTM SpA si è limitata a fare, ottemperando a quanto deciso dal CCR-VIA, che ha ritenuto, in applicazione proprio dell'art. 29 D.Lgs. 152/2006, di procedere allo screening di VIA sull'impianto filoviario.

2. 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.

3. 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.

4. Idoneità tracciato

Nelle Osservazioni si fa riferimento alla Relazione dei Consulenti della Procura di Pescara, nella parte in cui si ipotizza la presunta inidoneità del tracciato: in merito si 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, e che la frequenza di passaggio è infinitamente più bassa di quella che si riscontra, ad esempio, sulla corsia preferenziale di Corso Vittorio Emanuele a Pescara, ove non sembrano verificarsi i paventati avvallamenti che si “ temono “ sulla strada parco.

Per le ulteriori controdeduzioni relative agli aspetti tecnici dell'opera si allega la relazione predisposta dall'Ing. Olivelli e dall'Ing. Di Sante, già incaricate della redazione dello Studio Preliminare Ambientale, da considerarsi a tutti gli effetti parte integrante della presente memoria.