

## 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.**