



Al Comitato V.I.A.
Regione Abruzzo
via L. Da Vinci, 1
67100 L'Aquila

Pescara 27 marzo 2013

Alleghiamo le osservazioni allo "Studio preliminare ambientale", predisposto dalla GTM spa per il sistema TPL elettrificato a tecnologia innovativa Pescara – Montesilvano, sottoscritte da **2.288** cittadini-utenti della Strada Parco.

Facciamo sin d'ora richiesta di audizione nella prossima seduta di esamina delle osservazioni del suddetto progetto.

Portavoce comitati:

Maurizio Biondi -Comitato "Utenti Strada Parco"

tel. 328-4541461

francabruno57@gmail.com

Antonella De Cecco -Comitato "Oltre il gazebo-NO Filovia"

tel 335-5269507

antobellaforte@libero.it

Osservazioni allo “Studio preliminare ambientale” predisposto dalla GTM spa per il sistema TPL elettrificato a tecnologia innovativa Pescara – Montesilvano

1- Profili di illegittimità - Riteniamo che lo “Studio preliminare ambientale” predisposto dalla GTM Spa, pubblicato sul B.U.R.A. il 13 febbraio 2013, sia tardivamente sottoposto a un’illegitima procedura di “Screening-VIA” a sanatoria, non contemplata dall’ordinamento nazionale e comunitario. Nel merito, la consolidata giurisprudenza è univoca nell’escludere che lo Screening di VIA e l’eventuale susseguente procedura VIA nella sua completezza, possano essere recuperati in un momento successivo all’avvio dei lavori, in questo caso realizzati all’80%. Peraltro, poiché sono ipotizzati altri lotti, la valutazione ambientale avrebbe dovuto complessivamente riguardare il progetto nella sua interezza, compresi gli ulteriori interventi previsti (quali, ad esempio, il Ponte sul Saline per il collegamento con la città di Silvi).

2- Scelta del tracciato (Strada Parco) - La realizzazione dell’opera, che avviene a 20 anni dal suo concepimento, procura oggi un grave danno socio-ambientale ai cittadini, sopprimendo un’ apprezzata area di mobilità ciclopedonale, socializzazione e ricreazione, unica a Pescara nel suo genere. La scelta del percorso ripropone la frattura urbanistica esistente sino al 1988 con la precedente linea ferroviaria. Il tracciato è caratterizzato dalla presenza di ben 22 fermate che pregiudicano la velocità commerciale attesa da una moderna metropolitana di superficie, da 19 incroci e 152 semafori che rallenteranno inevitabilmente la circolazione veicolare mare-monti, peggiorando in tutta evidenza la qualità dell’aria che s’intende migliorare con l’avvento della filovia.

3- Inadeguatezza strutturale del tracciato - Il capitolato d’appalto non prevede alcuna voce di spesa per l’indispensabile consolidamento strutturale della Strada Parco, la cui composizione risulta inidonea al passaggio del Phileas, dal peso di circa 26 tonnellate a pieno carico (come si evince dalla Relazione dei periti incaricati dalla Procura di Pescara). Sono esclusi dal capitolato persino i costi rilevanti per l’installazione delle barriere fisiche di protezione (previste dalle prescrizioni ministeriali) da applicare su entrambi i lati del tracciato onde impedire, a fini di sicurezza, i pericolosi attraversamenti pedonali se non nei pochi punti consentiti da appositi segnali semaforici, con grave pregiudizio sulle consolidate abitudini di vita dei residenti.

4- Scelta dell’elettrificazione - Il mezzo prescelto (Phileas), dotato all’origine di trazione ibrida-elettrica, innovativa per l’Italia e come tale finanziabile dalla Legge n. 211/1992, a prescindere dall’applicazione delle boe magnetiche della guida elettronica vincolata è invece adottato nell’antieconomica versione filobus (che impegna gran parte del finanziamento di 31 milioni di euro). Questa scelta 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 di verde pubblico). Tra l’altro, non sono stimati nello studio i vantaggi reali in termini di emissioni, considerati i citati rallentamenti al traffico veicolare procurati dai semafori e nemmeno l’ingente costo dell’elettrificazione superflua, la cui rinuncia avrebbe consentito elevati risparmi di spesa da destinare al più conveniente prolungamento del percorso ovvero all’acquisto di rotabili davvero innovativi (come ad esempio quelli a idrogeno, già in uso in diverse città europee).

5- Mancanza dell’analisi costi-benefici - A fronte di un investimento di 31 milioni di euro, la GTM non fornisce una stima attendibile del numero effettivo di utenti che usufruiranno del servizio. Gli unici dati disponibili riguardano la capacità oraria di trasporto del mezzo (800 persone/ora per direzione di marcia, fino a 2000 nelle ore di punta), corrispondente a oltre otto milioni di passeggeri/anno, dato chiaramente sovradimensionato rispetto al potenziale bacino d’utenza garantito dagli 8 km della tratta Pescara-Montesilvano (l’intera Regione Abruzzo conta 1,3 milioni di abitanti e la linea 2/ , che copre lo stesso percorso della filovia sull’adiacente lungomare, registra circa 357 mila passeggeri/anno, secondo i dati ufficiali della GTM al 31 dicembre 2009).