

**OSSERVAZIONI ALLO "STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE" PREDISPOSTO DALLA GTM SPA PER IL SISTEMA TPL ELETTRIFICATO A TECNOLOGIA INNOVATIVA PESCARA-MONTESILVANO PUBBLICATO SUL BURA ORDINARIO N. 6 DEL 13/02/2013**

Il sig. D'Intino Giovanni nato a Pescara il 27.09.1937, residente a Pescara in via Gioberti n. 27 e la sig.ra Rossi Silvia nata a Pescara l'11.03.1943, residente a Pescara in via Gioberti n. 27 intendono presentare le seguenti osservazioni allo "Studio preliminare ambientale" predisposto dalla G.T.M. S.p.a. per il sistema TPL elettrificato a tecnologia innovativa Pescara – Montesilvano pubblicato sul B.U.R.A. ordinario N. 6 del 13/02/2013.

**1) L'illegittimità della presente procedura**

La valutazione di impatto ambientale e la valutazione di assoggettabilità costituiscono presupposto o parte integrante del procedimento di autorizzazione o approvazione di un progetto. Per loro natura dunque devono essere esperiti nella fase di progettazione dell'opera, anteriormente all'approvazione del progetto e alla realizzazione dell'opera.

Riteniamo dunque la presente procedura di screening alla VIA **illegittima** avendo ad oggetto un'opera in gran parte già realizzata.

La normativa italiana e europea non ammette procedure di valutazione ambientale postume, in quanto una sanatoria ex post sarebbe in contrasto con i principi comunitari di precauzione e prevenzione.

La natura ontologicamente preventiva della VIA è stata ripetutamente affermata dalla giurisprudenza italiana (TAR Liguria, Sez. I, 15.06.2006, n. 563; nonché TAR Puglia-Bari, Sez. I, 10.04.2008, n. 894; TAR Liguria, Sez. I, 16.02.2008, n. 306; TAR Lombardia-Brescia, Sez. I, 11.08.2007, n. 726).

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. Gli interessi diversi ed eventualmente configgenti con gli interessi ambientali devono essere presi in considerazione nella valutazione di impatto ambientale, necessariamente preventiva alla realizzazione dell'opera o dell'intervento. Consentire, una volta iniziata l'opera, una sorta di sanatoria che consenta sostanzialmente di compiere una valutazione di impatto ambientale ex post è in aperto contrasto, oltre che con la normativa nazionale, con la stessa direttiva 85/337/CEE (C. G. Eu, sez. 2, 3 luglio 2008, causa C. 215/06, vedi anche C. G. Eu, Sez. II, 05 luglio 2007, causa C-255/05).

Ne consegue che una VIA – o una valutazione di assoggettabilità o screening - postuma all'autorizzazione dell'opera e allo svolgimento dei lavori deve considerarsi illegittima, perché adottata in violazione dei precetti comunitari (direttiva CEE 85/337) e nazionali (artt. 3-ter e 29 del d.lgs. n.152/2006) improntati al principio di precauzione e prevenzione.

A tale riguardo sono pendenti presso il TAR Abruzzo - Pescara - i ricorsi contro i Giudizi n. 2099 e 2122, rispettivamente del 23.10 e 18.12. 2012 del Comitato CR VIA, che ha imposto alla GTM spa di sospendere i lavori e di sottoporre a screening di VIA il progetto in esecuzione.

Anche ammettendo, per mera ipotesi, la possibilità di esperire la procedura di screening dell'opera ex post, lo stato avanzato dei lavori, ad ogni modo, non può condizionare la valutazione degli impatti ambientali dell'opera potendo la pubblica autorità sindacare le



scelte progettuali in un'ottica di riduzione degli impatti previsti.

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 1° 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 Liberi.

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.

La giurisprudenza, a tal riguardo, ha più volte stigmatizzato la prassi elusiva della suddivisione dei progetti in “tranche” sottolineando la necessità di considerare l'impatto complessivo di un'opera sull'ambiente (TAR Veneto, sez. III, sent. 22 maggio 2009, n. 1539. Vedi anche Cons. St., sez V, decisione 2 ottobre 2006, n. 5760).

## **2) La funzione delle valutazioni ambientali e del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA o screening**

I procedimenti di valutazione ambientale hanno la funzione di valutare gli impatti ambientali di un progetto e, in particolare, di accertare che tale impatto sia il meno rilevante possibile.

Le valutazioni hanno ad oggetto l'analisi dei costi ambientali in riferimento ai benefici socio economici di un progetto sulla scorta del principio dello **sviluppo sostenibile**.

In quest'ottica i procedimenti di valutazione ambientale devono garantire che le finalità perseguite dal progetto comportino il minor impatto ambientale possibile, essendo le autorità che intervengono in detti procedimenti tenute a individuare tutti gli accorgimenti possibili per attenuare l'impatto ambientale di un'opera (TAR Marche, sez. I, sent. 26 maggio 2011, n. 363).

A tal fine è compito della pubblica autorità valutare anche le alternative possibili al fine di garantire le medesime finalità socio economiche: *“La VIA non può essere intesa come limitata alla verifica della astratta compatibilità ambientale dell'opera ma si sostanzia in una analisi comparata tesa a valutare il sacrificio ambientale imposto rispetto all'utilità socio economica, tenuto conto delle alternative praticabili e dei riflessi della stessa “opzione zero””* (Cons. St., sez. IV, decisione 5 luglio 2010, n. 4246).

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 emergono effetti significativi e negativi del progetto sull'ambiente, ma anche nei casi in cui è necessaria una più ampia istruttoria per una loro esclusione o, quantomeno, per una loro mitigazione.





A tal proposito, la giurisprudenza ha sottolineato che è illegittimo il provvedimento di esclusione dalla VIA in tutti i casi in cui la complessità delle questioni sottese alla realizzazione del progetto importino l'esigenza di una più ampia istruttoria. In detti casi, necessariamente, l'Amministrazione ne rinvia il completo espletamento alla sua naturale sede procedimentale (la VIA ordinaria). (Cfr. TAR Toscana, sez. II, sent. 25 giugno 2007, n. 939. Cfr. TAR Sicilia, Palermo, sez. I, sent. 20 agosto 2007, n. 1959).

Con riferimento al progetto in esame riteniamo che non sia possibile escludere la sussistenza di significativi impatti ambientali e che, pertanto, il progetto in esame debba essere sottoposto a VIA per i motivi che seguono:

### **3) Le criticità del progetto in esame**

In generale, lo studio preliminare ambientale presentato dal proponente si presenta alquanto generico, con 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" senza entrare nel merito delle questioni.

#### **3.1) Localizzazione del progetto**

Nello studio preliminare ambientale presentato non vi è alcun cenno al fatto che per più di 5 Km il progetto insiste in un'area adibita a **parco pubblico**. L'area è un apprezzato "parco itinerante" che i cittadini utilizzano per il tempo libero, per lo sport, per passeggiare e costituisce un'area sicura dove portare i bambini a giocare.

Lo studio preliminare ambientale presentato non accenna minimamente al fatto che i cittadini vengono privati del beneficio di utilizzare questo corridoio verde di circa 5 Km, beneficio di cui godono, ormai, da oltre 10 anni (da quando è stata eliminata la linea ferroviaria, inizi del 1988, e realizzata la strada parco nell'anno 2000).

Il precedente tracciato della linea ferroviaria costituiva una vera e propria ferita nel tessuto urbanistico della città, ferita che si intende riaprire con un'opera che dividerà nuovamente in due la parte nord della città di Pescara lungo l'asse parallelo all'Adriatico.

Lo studio preliminare ambientale presentato, dunque, non considerando l'attuale utilizzazione del territorio, non rispetta i criteri che devono essere utilizzati in sede di valutazione di assoggettabilità enucleati dall'allegato V alla Parte II del D. Lgs. 152/2006.

Detti criteri prevedono, per l'appunto, che le caratteristiche dei progetti debbano essere valutati con riferimento alla localizzazione degli stessi, tenendo conto, in particolare, dell'utilizzazione attuale del territorio.

Lo stesso studio, inoltre, non dimostra come una perdita dei benefici conseguenti alla fruizione della strada parco possa essere compensata dagli effetti positivi sulla mobilità.

È quindi necessario valutare attentamente se gli effetti positivi sulla mobilità compensino tale perdita. Riteniamo che la perdita della strada parco non sia giustificata e che, comunque, una tale complessa valutazione, che esula dalla mera discrezionalità tecnica, debba essere svolta in sede di VIA vera e propria.



### 3.2) La scelta di un sistema TPL elettrificato

È nostra convinzione, inoltre, che la scelta di un sistema TPL elettrificato non consenta di minimizzare gli impatti ambientali da un punto di vista paesaggistico.

È chiaro, infatti, che debbano essere limitate al massimo le forme stabili di intrusione visiva, come il sistema di elettrificazione del mezzo.

Ora, l'installazione di pali e fili, oltre a assorbire gran parte del finanziamento pubblico (68% circa), comporta una infrastruttura stabile altamente impattante in un'area che – lo si ricorda – è attualmente adibita a parco pubblico.

La scelta del sistema Phileas elettrificato per i 5 Km che insistono sulla strada parco e del motore ibrido Diesel-elettrico nei restanti 3 Km in cui il mezzo circola in sede promiscua non sembra opportuna.

È preferibile, a nostro avviso, la scelta di un mezzo con motore ibrido GPL-elettrico il quale, utilizzando un carburante meno inquinante del Diesel, potrebbe garantire lo stesso livello di emissioni senza dover realizzare un sistema di elettrificazione permanente (sul punto si tornerà anche al paragrafo 3.5 a pag. 6).

### 3.3) Effetti sulla mobilità e sulla qualità dell'aria

Il progetto in esame, a nostro avviso, non comporterà significativi impatti positivi sulla mobilità della città di Pescara e di conseguenza sulla qualità dell'aria.

Innanzitutto si legge nello studio preliminare ambientale che *“per l'analisi di detto parametro sono stati presi in esame i dati raccolti dalla stazione di misura dell'inquinamento acustico più vicino all'area interessata dal tracciato della linea elettrificata ovvero quella sita in via Firenze per quanto riguarda la misura del solo PM10”*. Si afferma, quindi, che *“il Phileas per il tratto di circolazione su sede propria ovvero lungo la linea elettrificata, rappresenta un mezzo a zero emissioni il cui esercizio contribuirà a ridurre l'inquinamento atmosferico nella zona fortemente urbanizzata tra Montesilvano e Pescara.*

Tralasciando di commentare l'inopportuno utilizzo dei dati della centralina di via Firenze - che dista dal tracciato elettrificato oltre 2Km.- presi a riferimento per valutare l'inquinamento atmosferico sulla zona Montesilvano- Pescara, resta difficile comprendere come si possa sostenere apoditticamente che il Phileas contribuirà a ridurre l'inquinamento atmosferico sulla stessa zona senza la rappresentazione di dati comparativi appropriati quali il prevedibile numero di passeggeri che potrebbero preferire di utilizzare il Phileas in luogo del mezzo privato.

Da parte nostra riteniamo che l'introduzione del Phileas non arrecherà significativi benefici alla qualità dell'aria in quanto il traffico automobilistico non subirà sostanziali modifiche rispetto al livello attuale.

Il collegamento tra Montesilvano e Pescara oggi, è già assicurato da un normale autobus, sottoutilizzato, che ha gli stessi tempi di percorrenza del Phileas (20 minuti) ed ha fatto registrare, nell'anno 2009, un carico di passeggeri pari a 357 mila annui (dati GTM).

Con riferimento a tutte queste problematiche, lo studio preliminare ambientale si limita a considerare la **potenzialità trasportistica** del Phileas – pari a 800 passeggeri p/h per senso di marcia nelle ore normali e 2.000 passeggeri p/h nelle ore di punta; ma nulla viene detto su come dovrebbe avvenire un travaso così consistente di cittadini dal trasporto privato a



quello pubblico.

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

Un altro aspetto che non risulta sufficientemente esaminato nello studio preliminare ambientale è la sicurezza dei cittadini.

Il progetto, da quel che ci risulta, è privo del nulla osta preliminare per la sicurezza del Ministero dei Trasporti ai sensi del D.P.R. 753/1980 e presenta, inoltre, con riguardo ai temi della sicurezza, le seguenti criticità:

- **Attraversamenti pedonali:** il Phileas percorrerà l'attuale "Strada Parco" costeggiata da una pista ciclabile e da una zona pedonale. Oggi, questi luoghi vengono utilizzati dai cittadini indifferenteemente, non rispettando cioè le rispettive discipline di utilizzo in quanto la strada parco non è percorsa da alcun mezzo automobilistico e ciò avviene ormai da oltre 10 anni.

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.32951 (TIF 5)/211 PE – cl12.05 (doc. 1).

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

- **Marciapiedi:** dalla consultazione dello studio preliminare ambientale, alla pag. 32 § 4.4.5. "Marciapiedi ed arredo urbano", si legge testualmente: "*I marciapiedi presentano una larghezza variabile, comunque idonea a costituire un percorso pedonale...*". Tali affermazioni 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*".

Premesso che tale soluzione non sembra soddisfacente in considerazione della difficoltà di predisporre un attraversamento pedonale sul tracciato del Phileas, riteniamo che la questione non sia sufficientemente trattata nello studio preliminare ambientale.

Ci sembra opportuno per non impedire assolutamente l'accesso alla strada parco da parte dei cittadini imporre alla GTM spa di garantire un marciapiede continuo di larghezza non inferiore a 1,5 m, al netto sia di strisce erbose o di alberature che di dispositivi di ritenuta così come previsto al punto 3.4.6 e 4.3.5. del D.M. n.5 del 5.11.2001.





### 3.5) La mancata considerazione delle possibili alternative

Ulteriore elemento di criticità dello studio preliminare ambientale consiste nella mancata considerazione delle possibili alternative.

Come già accennato, la giurisprudenza ritiene che “la VIA non può essere intesa come limitata alla verifica della astratta compatibilità ambientale dell’opera ma si sostanzia in una analisi comparata tesa a valutare il sacrificio ambientale imposto rispetto all’utilità socio economica, tenuto conto delle alternative praticabili e dei riflessi della stessa “opzione zero”” (Cons. St., sez. IV, decisione 5 luglio 2010, n. 4246).

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.

Lo stesso mezzo Phileas prodotto dalla olandese APTS (Advanced Public Transport Systems) del gruppo VDL è previsto in più versioni tra cui, oltre al sistema elettrificato, il sistema a motore ibrido (Diesel-elettrico o GPL-elettrico).

In diverse città (Eindhoven - Paesi Bassi; Douai - Francia; Istanbul – Turchia; Haifa – Israele) sono in uso i mezzi Phileas a trazione ibrida (Diesel-elettrico o GPL-elettrico) mentre la versione elettrificata non è attualmente in uso.

La versione elettrificata presenta il pesante impatto rappresentato dal sistema di elettrificazione che potrebbe essere evitato, con un consistente risparmio economico, utilizzando, ad esempio, un sistema a trazione ibrida GPL-elettrico che consentirebbe un sensibile abbattimento delle emissioni rispetto all’attuale autobus a gasolio. Considerando che il sistema prescelto per 3 Km su 8 circolerà utilizzando un motore ibrido Diesel-elettrico, la scelta di un motore GPL-elettrico potrebbe coniugare la necessità di basse emissioni e l’assenza dell’impattante sistema di elettrificazione.

Si fa presente che la versione elettrificata del Phileas era stata inizialmente scelta nella città di Verona, ma questo sistema è stato poi sostituito da un nuovo rotabile, prodotto dalla stessa società produttrice del Phileas appartenente all’ATI aggiudicatrice dell’opera, il CITEA nella versione ibrida che impiega la tecnica cosiddetta dei “supercapacitori” per il recupero dell’energia, con benefici commisurabili fino al 30% dell’energia complessivamente accumulata.

Il mezzo CITEA prescelto nella città di Verona presenta molti vantaggi: l’assenza del sistema di elettrificazione, le più ridotte dimensioni, l’assenza delle boe magnetiche annegate nell’asfalto, minori costi di gestione e manutenzione, etc.

Non si capisce perché non si siano considerate valide alternative al sistema Phileas elettrificato dal momento che lo stesso capitolato d’appalto (art. 10) consentiva all’aggiudicatrice di utilizzare mezzi tecnologicamente più evoluti nel frattempo prodotti dalla ditta costruttrice partecipante all’ATI (come, appunto, il CITEA).

### 4) La necessità della procedura di VIA vera e propria

Alla luce delle osservazioni sopra esposte, si ritiene che il progetto in esame comporti

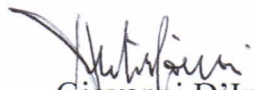
significativi impatti ambientali o comunque che lo stesso richieda più approfondite valutazioni al fine di minimizzare gli impatti ambientali dell'opera. La sede propria di dette complesse valutazioni è la procedura di valutazione di impatto ambientale.

Lo studio preliminare ambientale presentato risulta, per le ragioni sopra esplicitate, superficiale e incompleto non considerando, in particolare, l'attuale utilizzazione del territorio e le possibili alternative al sistema Phileas elettrificato che soddisfino, con un minor impatto, le medesime esigenze di mobilità.

Si allegano i seguenti documenti:

- 1) Relazione del Ministero dei Trasporti, Direzione Generale dei Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi del 04/04/2007 prot. R.U.32951 (TIF 5)/211 PE – cl12.05.
- 2) Relazione del 03/08/2007 del Direttore Area Tecnica LL.PP. Del Comune di Pescara – Ing. Luciano Di Biase.

Pescara, 26 marzo 2013

  
Giovanni D'Intino

Silvia Rossi



Del.  
FOTO