

Federazione Associazioni " Città Vivibile "

Ass. Armatori Pescara
 Ass. Strada Parco
 Ass. No Elettromog
 Ass. No Cementificio
 Ass. Carrozze determinate Abruzzo

Via Castagna 75
 123 Pescara
 Tel 3393251152

REGIONE ABRUZZO
 DIREZIONE AFFARI DELLA PRESIDENZA,
 POLITICHE LEGISLATIVE E COMUNITARIE,
 PROGRAMMAZIONE, PARCHI, TERRITORIO,
 VALUTAZIONI AMBIENTALI, ENERGIA
 28 MAR. 2013
 Prot. N. 1820 ON VIA

REGIONE ABRUZZO
 DIREZIONE AFFARI DELLA PRESIDENZA,
 POLITICHE LEGISLATIVE E COMUNITARIE,
 PROGRAMMAZIONE, PARCHI, TERRITORIO,
 VALUTAZIONI AMBIENTALI, ENERGIA
 VISTO ARRIVARE
 28 MAR. 2013
 SERVIZIO VIA
 RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
 Martini

Spett. Direzione
 Affari della Presidenza e V.I.A.
 Via L. Da Vinci 7
 67100 L'Aquila
 FAX 0862 363486
Patrizia.pisano@regione.abruzzo.it
serafino.martini@regione.abruzzo.it

Oggetto: trasmissione osservazioni allo studio preliminare ambientale della GTM

Trasmetto, a nome delle associazioni in epigrafe, il documento delle osservazioni allo studio preliminare ambientale proposto dalla G.T.M. di Pescara, relativo all'impianto TPL Pescara-Montesilvano.

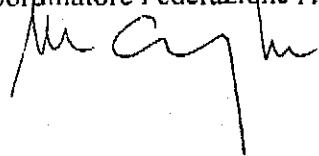
Il documento si compone di n. 9 pagine e 4 allegati.

Chiedo, con la presente, di essere sentito di persona dal C.C.R.V.I.A. nel corso della seduta.

Segue invio del documento, con lettera raccomanda A/R.

Cordiali saluti

Ing. Mario Sorgentone
 Coordinatore Federazione Associazioni



Pescara 28.03.13

OSSERVAZIONI ALLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

ART. 20 D.L. 152 /2006

Proponente: Gestione Trasporti Metropolitan

Intervento oggetto di valutazione:

Impianto TPL elettrificato a tecnologia innovativa tra Pescara e Montesilvano

Le sottoscritte associazioni :

Associazione Strada Parco, Associazione No elettrosmog, Associazione No inquinamento atmosferico, Associazione Carrozine Determinate, Associazione Armatori e Marinai Pescara,

Premesso che

- è in corso di realizzazione un TPL elettrificato a collegamento della città di Pescara con Montesilvano, consistente nella realizzazione di una filovia su un tracciato di lunghezza pari a km 8,200, di cui km 5,700 su strada propria e km 2,500 su sede promiscua;
- il C.C.R.V.I.A., in data 23.10.12 con giudizio n. 2099, ha disposto *la sospensione integrale dei lavori, nelle more della sottoposizione dello screening di VIA;*

presa visione

dello studio preliminare ambientale presentato dalla Gestione Trasporti Metropolitan S.P.A. in qualità di proponente,

rilevano quanto segue:

1-VIZIO DI LEGITTIMITA'

Premesso che la G.T.M.avrebbe dovuto comunque presentare lo studio di impatto ambientale al momento della richiesta del finanziamento, come richiesto dalla L.211/92 art.3, tuttavia ha riproposto, in sede di screening, l'identico progetto del quale era stata avviata la realizzazione, (peraltro i lavori hanno avuto una forte accelerazione dopo il giudizio del 03.07.12 con il quale il C.C.R.V.I.A, pur ribadendo la necessità di screening, non aveva fermato i lavori, consentendo all'impresa di eseguire lavori fino all'80% del totale).

Ciò configurerebbe un atto illegittimo, attesa la configurazione normativa della procedura di "mezzo preventivo" di tutela dell'ambiente, che si svolge prima della realizzazione dell'opera.

La natura "ontologicamente preventiva" della V.I.A. è costantemente affermata sia dalla Giurisprudenza amministrativa (cfr T.A.R. Liguria sentenza 563/2006 e n. 306/2008,

T.A.R. Puglia sentenza 894/2008, T.A.R. Lombardia sentenza n.726/2007) che da quella comunitaria (cfr Corte di Giustizia sez. II causa C-255/05 e C-215/06.

Di particolare rilievo è la sentenza del consiglio di Stato, sez IV 3 marzo 2009 n. 1213 :

“ con specifico riferimento all'omissione della necessaria procedura di screening, il conseguente vizio di legittimità travolge tutti gli atti del procedimento che avrebbero dovuto essere preceduti dallo screening (approvazione del progetto, conferenza dei servizi ecc).

Tale travolgimento, peraltro, non può che essere integrale”

Nella interrogazione parlamentare all. B n. 728 del 4.12.12 a firma dell'on Toto si legge :

... la regione Abruzzo non può ricevere, a pena di gravi illegittimità formali e sostanziali, lo studio preliminare ambientale dell'opera, trattandosi di screening a sanatoria non consentito dalla richiamata normativa di V.I.A..

- Le sottoscritte associazioni ritengono doveroso sottolineare, **per la sua gravità**, il contenuto della risposta inviata alla Associazione Strada Parco dal Servizio Valutazioni Ambientali della Regione in data 9.12.2011 prot. 10146 nella quale si legge *“ la procedura di screening, ovvero la verifica di compatibilità ambientale, risulta essere stata effettuata.(quando?)*, ed ancora, a riprova della scarsa attenzione prestata alla vicenda filovia, *“...rispetto a sistemi tranviari tradizionali non sono necessarie le infrastrutture ad essi correlate quali cavi aerei”* (la regione non sa che la filovia è alimentata da cavi elettrici aerei?)

2-IMPATTO CON LA POPOLAZIONE

L'opera è stata finanziata nel 1995 e soltanto nel 2006, a causa di contrasti e ripensamenti tra le forze politiche, si è pervenuti alla gara di appalto e alla aggiudicazione dei lavori.

In quella sede, per la prima volta, la cittadinanza ha preso conoscenza, sia pur vaga e sommaria, del tipo e della natura dei lavori, consistenti in filovia anni 30, con pali e fili e filobus di lunghezza pari a m 18,50.

A partire da quel momento, si sono accese roventi polemiche, tra la popolazione, contro la soluzione progettuale adottata, che avrebbe stravolto il ruolo che nel frattempo aveva avuto il tracciato, prescelto dai cittadini dell'intera area metropolitana a luogo di aggregazione, di passeggio, di fruizione del tempo libero, specialmente per anziani, bambini, disabili, pedoni e ciclisti, tanto da essere appellata col nome che attualmente lo individua di **“ strada parco”**.

Fino al momento dell'inizio dei lavori, la popolazione è stata pervicacemente esclusa da ogni forma di partecipazione, di informazione, di chiarimenti.

Le richieste di accesso agli atti, presentate dall'associazione strada parco e da privati cittadini, sono state respinte dalla GTM, con motivazioni pretestuose All. 1(prot. n. 6257 del 12.09.06)

Nel frattempo, i cittadini hanno messo in atto contestazioni di ogni tipo, mobilitazioni, scioperi

della fame, raccolta di firme (**n.12.000 a più riprese**).

In particolare, tra le principali forme di contestazione da parte dei cittadini si ricordano:

-petizione al sindaco di Pescara, promossa da 14 Associazioni e sottoscritta da circa 8000 cittadini, con la scritta *"sono assolutamente contrario alla realizzazione della filovia.*

Chiedo il blocco dei lavori e la ricerca di soluzioni alternative, condivise dai cittadini" (all. 2 del 11.01.08);

-petizione popolare ex art. 28 " regolamento di partecipazione democratica dei cittadini" da circa 1.500 cittadini con **firme autenticate**, con la quale si chiedeva di prendere in considerazione il tracciato alternativo della nuova arteria via Caravaggio-via Ferrari); (all. 3 e all.4 el 30.09.09),

-sciopero della fame di n. 4 persone dal 9 al 16 giugno 2010, interrotto per intervento del medico Dott. Giuseppe Capone, sostenuto dalla solidarietà di circa 1.000 firme;

-class action promossa da 1.500 cittadini nei confronti della GTM per lesione del diritto alla partecipazione, conseguente alla mancata attivazione delle procedure della VIA (la documentazione è giacente presso la regione Abruzzo- vedasi risposta a firma Avv. Maria Elena Di Cesare del 9.12.11 prot. 10146, già ricordata al punto 1

Da tutto ciò si dimostra che l'opera ha determinato un fortissimo impatto ambientale sulla popolazione.

3- NATURA DEL TRACCIATO

La realizzazione della filovia viene eseguita in un tracciato del tutto inidoneo ad ospitare un T.P.L. di massa per i seguenti motivi:

- presenta un modesto bacino di utenza, scarsamente urbanizzato, se si eccettuano le aree in prossimità del capolinea di Pescara e di Montesilvano;
- non ha aree disponibili per parcheggi di scambio, per cui il contributo alla riduzione del traffico è del tutto trascurabile;
- oltre il 30% del tracciato è promiscuo. La promiscuità tra mezzo pubblico e traffico privato coincide con le aree a maggiore traffico urbano, per cui si determinano, soprattutto nelle ore di punta, riduzione della velocità e difficoltà di ottenere un cadenzamento costante;
- è intersecata da ben 20 incroci, in ognuno dei quali vengono apposti impianti semaforici, con rallentamenti ed ulteriore inquinamento;
- il marciapiedi lato mare ha larghezza di soli cm 90, rispetto ai cm 150 regolamentari e non vi è possibilità di adeguamento, con grave pericolo per i pedoni e i passeggeri, soprattutto disabili, in corrispondenza delle pensiline di fermata;
- la pista ciclabile subisce deviazioni pericolose in corrispondenza delle fermate;

- il fondo stradale è del tutto inadatto a sopportare il carico del filobus, che a pieno carico è di 27 T. Non è stata considerata alcuna voce di spesa né per il consolidamento del tracciato né per la realizzazione della rete di smaltimento delle acque meteoriche;
- in corrispondenza di alcune fermate la larghezza della carreggiata è stata ridotta a m 6,40 per consentire il posizionamento della pensilina sul marciapiede lato mare, quindi fortemente pericolosa nel caso di incrocio dei due mezzi;
- l'incrocio di viale Europa con via Foscolo di Montesilvano ha larghezza insufficiente per la manovra del mezzo di 18,50 m.;
- è attraversato, per un notevole tratto, dalla rete di distribuzione del gas metano sia a bassa che ad alta pressione, come segnalato dalla Camuzzi S.P.a. durante la conferenza dei servizi del 01.07.02, per cui, in caso di necessità di manutenzione della condotta, non sarebbe garantito il servizio di trasporto pubblico a guida vincolata;
- è un doppione della via nazionale Adriatica e della riviera Nord, dei quali però non può considerarsi tracciato alternativo.

L'interferenza sulla mobilità è da considerarsi quindi del tutto negativa

4- QUALITÀ DELL'ARIA

La presenza di numerosi incroci comporta la realizzazione di ben 20 nuovi impianti Semaforici, nei quali il filobus ha la precedenza, per cui, considerati i passaggi ogni 10' per direzione, le autovetture sono costrette a fermate e rallentamenti ogni 5 minuti, su strade di notevole traffico, quali via Muzii, via Milite Ignoto, via Cavour, via Cadorna, via Ruggero Settimo, via Adige, via Sele, via Adda, via Marinelli, viale Abruzzo, viale Europa.

Il mezzo prescelto, nel tratto promiscuo è con alimentazione a gasolio, e, considerando gli inevitabili rallentamenti e le fermate, contribuisce non poco ad aggravare l'inquinamento dovuto al traffico.

Poichè non vi è alcun riscontro sul declamato decremento del traffico per effetto della realizzazione della filovia, ne deriva che **l'opera produce un notevole aggravio della qualità dell'aria.**

5- FLORA ED ECOSISTEMI

La realizzazione dell'opera avviene in un tracciato caratterizzato da una grande quantità di aiuole e alberi di alto fusto, fra il quali pini e palme.

Attualmente, a lavori non ancora completati, sono stati abbattuti 8 palme, 10 pini e ml 391 di aiuole, per far posto alle fermate lato mare.

Prima del posizionamento dei cavi aerei di alimentazione, dovranno essere sfrondate e deramificati circa 100 alberi, molti dei quali saranno irrimediabilmente danneggiati e tagliati abusivamente, in quanto rami di diametro superiori a cm 15, tutelati dalle norme. Inoltre, nel corso dei lavori per l'interramento dei cavi elettrici, lo scavo è stato eseguito con mezzo meccanico e a distanza non regolamentare, per cui è da prevedere il danneggiamento irreversibile di molte piante ed aiuole, poste sul lato monte del tracciato. La sottostazione su via Ruggero Settimo è stata costruita in un'area a verde di grande pregio, posta a ridosso di abitazioni.

Una eventuale messa a dimora di nuove piante, finora totalmente disattesa, non può mai compensare il **grave danno ecologico inferto ad una zona così ricca di vegetazione** qual è (era) la strada parco.

6- PAESAGGIO

Dalla conferenza dei servizi del 01.07.02, relativa al protocollo di intesa del 24.10.2001, emerse, per espressione unanime dei partecipanti, *"la necessità che l'opera fosse caratterizzata dall'assenza di impatto sull'urbanizzazione e sulla paesaggistica"*.

Ciononostante, in sede di appalto, fu scelto il sistema filovia, cioè una soluzione con pali e fili, estremamente impattante sul paesaggio, in contrasto anche con l'indicazione del CIPE del 19.12.2002 che aveva sostituito la vecchia denominazione di *"impianto filoviario"* con quella di *"impianto TPL elettrificato a tecnologia innovativa"*.

D'altro canto, la scarsa attenzione all'impatto ambientale e visivo è dimostrato anche dall'esiguo punteggio assegnato come elemento di valutazione dell'appalto.

Qualificare come *arredo urbano* una gabbia di pali e fili sospesi è semplicemente tragico.

Si tratta invece di una **selvaggia violazione delle valenze architettoniche e paesaggistiche del territorio**.

7- SALUTE PUBBLICA

Oltre al ricordato aumento di emissione di sostanze inquinanti, dovuto ai nuovi 20 impianti semaforici posti agli incroci e alla trazione a gasolio del filobus nei tratti promiscui, particolare importanza acquisisce il pericolo di **inquinamento elettromagnetico**.

La dimensione delle fasce, necessarie a garantire il rispetto dei limiti di legge, non è stata verificata in rapporto alla potenza riscontrata nelle SSE, per cui emergerebbero interferenze con gli edifici adiacenti il tracciato filoviario.

La stessa corrente continua di alimentazione del filobus produce radiazioni e.l.m. che possono essere pericolose soprattutto entro la distanza di 10m, che è quella della quasi totalità delle abitazioni adiacenti il tracciato.

D'altro canto il Ministero dei Trasporti, nel parere tecnico rilasciato il 6.4.07 prot. n.33397, dispose la verifica della compatibilità e.l.m. del sistema anche nei confronti dei passeggeri. Infatti la minimizzazione dell'esposizione dei passeggeri non coincide necessariamente con l'assenza dei disturbi ai componenti elettronici.

Pertanto, l'opera rappresenta un pericolo per la salute.

8- MOBILITÀ

Viene prevista una capacità di trasporto di 800 pa/h/dir nella fase iniziale(11.000 pa/g) e 2000 nelle ore di punta.

Ci si chiede da dove derivi tale fantasiosa previsione in un bacino di utenza ristretto come quello in oggetto.

La linea 2, sulla riviera lungomare Nord parallela al tracciato della filovia , trasporta circa 300.000 pa/a, per cui è inevitabile il sospetto che i dati siano stati falsati, probabilmente per poter rispettare i parametri fissati dal CIPE per i finanziamenti.

A conferma, occorre precisare che non è stato redatto alcuno studio di fattibilità o compiuta una qualche sperimentazione sul tracciato, come più volte è stato richiesto, anche utilizzando normali autobus a metano.

Si aggiunga inoltre che il tracciato è slegato dalla rete viaria urbana ed extraurbana, per cui non sono compatibili ipotesi di integrazione con altre linee o modi di trasporto pubblico . Pertanto il modesto bacino di utenza e la mancanza di parcheggi di scambio rendono il TPL sulla strada parco di scarsa utilità ai fini dell'alleggerimento dei centri urbani dal traffico, contribuendo anzi a peggiorare le condizioni di circolazione a causa dei nuovi 20 impianti semaforici installati agli incroci.

9- SISTEMA SOCIO ECONOMICO

La messa in esercizio del sistema, per le motivazioni sopra addotte, non sarà in grado di agevolare gli spostamenti dei cittadini, sia residenti o utenti occasionali o pendolari, né a ridurre il numero delle auto private.

- In particolare, i pedoni provenienti dalle numerosissime vie trasversali, per attraversare il tracciato filoviario, saranno costretti a compiere un ampio giro, di diverse centinaia di metri, fino al passaggio pedonale più vicino, con enorme disagio per le persone anziane e portatori di disabilità.

- Si aggiunga anche il pericolo di incidenti per attraversamenti improvvisi, specie dei bambini, considerato che la velocità del mezzo, tra una fermata e l'altra, sarà considerevole, per poter recuperare il tempo perduto nelle 22 fermate del percorso.

La filovia tornerà a dividere il territorio come ai tempi della ferrovia e dei passaggi a livello, fra "quelli che stanno a monte e quelli che stanno a valle della ferrovia".

Particolarmente penalizzati sono i disabili, perché la strada parco è tutta una barriera architettonica:

-le rampe di accesso alle fermate hanno pendenza superiore all'8 % e quindi fuori norma, per cui le carrozzine tendono a ribaltarsi;

-non vi sono scivoli, per cui la persona disabile, una volta scesa dal filobus, non può uscire dalla strada parco:

-il marciapiede lato mare, di larghezza pari a 90 cm, non consente alle carrozzine di fare manovra né di incrociarsi fra loro;

- Sono state violate tutte le leggi italiane e la convenzione ONU in materia di disabilità:

L. 41/1986, DM 236/89, L. 104/92, DPR 503/96, L. 209/18.

Significativa è la vicenda del **mercato settimanale di Montesilvano**, dapprima spostato in strade aperte al traffico per consentire i lavori della filovia e poi riportato sulla strada parco, a furor di popolo, a causa dei danni che lo spostamento stava procurando alla circolazione e alla qualità dell'aria, oltre al forte disagio ed al malcontento dei cittadini. Analogo disservizio sta determinando lo spostamento, da strada parco a vie cittadine, del mercato di Pescara.

Viene ancor più colpita la qualità della vita perché viene occupato, ed in parte distrutto, uno spazio vitale per la città, la strada parco, scelto come luogo di aggregazione dei cittadini. Viene soprattutto distrutta la **funzione sociale** che la strada parco esercita per una città che ha poco verde, pochi luoghi di incontro e di tempo libero.

Pertanto i costi sociali sono molto alti, del tutto sproporzionati rispetto a dubbi benefici.

Altrettanto alti saranno i costi di esercizio della linea filoviaria, valutabili intorno ai 4-5 €/km, che comporteranno notevoli passività di gestione, dato il ridotto numero passeggeri.

Non risulta che la GTM abbia redatto il piano economico-finanziario prescritto dalla

L.211 dove fra l'altro avrebbe dovuto indicare " i costi di manutenzione delle infrastrutture e degli impianti, i costi di gestione, i proventi dell'esercizio, calcolati sulla base delle tariffe definite per conseguire l'equilibrio finanziario..... stabilire le modalità specifiche di integrazione con le altre reti di trasporto pubblico e la loro ristrutturazione in funzione del nuovo sistema".

Nulla di tutto questo è stato redatto. Alla contestazione per la mancanza di programmazione

la risposta, da più parti, era sempre la stessa : *"iniziamo i lavori, poi si vedrà"*
Ne consegue, che filovia interferisce in maniera del tutto negativo sul sistema socio economico.

A conclusione, si può affermare che la realizzazione del TPL eserciti una **interferenza negativa sull'ambiente e sulla popolazione** per i seguenti motivi:

- Il tracciato non è idoneo e non consente alcuna riduzione del traffico e dell'inquinamento; ha una **interferenza negativa con la qualità dell'aria**, a causa delle fermate e rallentamenti delle autovetture private, dovuti alla apposizione di 20 nuovi impianti semaforici in incroci con strade molto trafficate. Si aggiunga che il 30% della circolazione è promiscua e con alimentazione a gasolio.
- il **fondo stradale** non è in grado di sopportare il peso del filobus, che a pieno carico, è di 27 T , ed inoltre necessita di essere risagomato e dotato di una rete di raccolta delle acque meteoriche;
- il **verde viene sostanzialmente distrutto**, alberi tagliati e/o deramificati, aiuole soppresse per far posto alle fermate sul lato mare;
- il **paesaggio subisce una selvaggia violazione**, a causa di una gabbia impattante di pali e fili sospesi, per quanto *"colorati del color del cielo"*;
- la **popolazione** - migliaia di cittadini dell'area metropolitana- è stata **espropriata del diritto di partecipare ad una scelta che riguarda un'area utilizzata come luogo di aggregazione** e per il tempo libero, soprattutto da parte delle categorie deboli di anziani, bambini e disabili;
- ha **interferenza negativa sulla salute pubblica**, per il pericolo di inquinamento elettromagnetico, mai verificato, oltre che per l'aggravamento della qualità dell'aria;
- la **mobilità non riceve alcun beneficio** dal tracciato prescelto, a parte le fantasiose previsioni di 800 paxhdir, cioè 11.000 pa/g, non suffragate da alcun documento progettuale, ma semplicemente *"intuite"* ;
- **interferenza negativa con il sistema socio-economico**, perché non vengono agevolati gli scambi e gli spostamenti, sono fortemente penalizzati i disabili per la presenza di barriere architettoniche sul tracciato e nelle fermate, viene sottratta alla città un'area di grande valenza sociale, i costi di realizzazione, di gestione e di manutenzione delle strutture sono assolutamente sproporzionati rispetto ai benefici.

Pertanto, in considerazione :

- della gravità e della evidenza delle violazioni contestate,-
- della grave lesione dell'interesse pubblico e del diritto alla partecipazione della popolazione;

le sottoscritte associazioni:

Associazione strada parco,

Associazione No elettrosmog,

Associazione No inquinamento,

Associazione Carrozze Determinate,

Associazione Armatori e Marinai Pescara,

chiedono

- che venga rigettato lo studio preliminare ambientale a sanatoria presentato dalla Gestione Trasporti Metropolitan ;
- l'applicazione dell'art. 29, comma 4, del D.L. 152/2006, disponendo la demolizione ed il ripristino dello stato dei luoghi e della situazione ambientale.

Associazione strada parco

Associazione No elettrosmog

Associazione No inquinamento

Associazione Carrozze Determinate

Associazione Armatori e Marinai Pescara

Pescara 26.03.13


AII.1

GIUNTA REGIONALE

DIREZIONE REGIONALE
 TRASPORTI E MOBILITA', VIABILITA',
 DEMANIO E CATASTO STRADALE,
 SICUREZZA STRADALE
Servizio Trasporto Ferroviario Regionale
Impianti a Fune e Filo - DE4

30 GIU. 2006

Pescara,

RACCOMANDATA A.R.

Al Sig. Presidente
 dell'Associazione Strada Parco
 Via Firenze, 4
65100 PESCARA

 PROT. n. 5446 /DE4

OGGETTO: Richiesta copia documenti relativi al progetto per l'impianto TPL elettrificato a tecnologia innovativa tra Pescara e Montesilvano.

Con riferimento alla richiesta in oggetto, inoltrata in data 22/06/06, si comunica che al momento la stessa non può essere accolta.

L'accesso agli atti infatti può essere esercitato "...da chiunque abbia un interesse diretto, concreto e attuale, corrispondente a situazione giuridicamente tutelata e collegata al documento al quale è richiesto l'accesso" (art.2 D.P.R. 12/04/2006 n°184).

Nella richiesta di accesso non sono in alcun modo indicati gli elementi di cui sopra.

Peraltro occorrer ancora rilevare che "...il richiedente deve...specificare e..., ove occorre, comprovare l'interesse connesso all'oggetto della richiesta, dimostrare la propria identità e, ove occorre, i propri poteri di rappresentanza del soggetto interessato" (art.5 D.P.R. 12/04/2006 n°184).

Per quanto sopra, si chiede di voler integrare la richiesta con la documentazione prevista dal D.P.R. 12/04/2006 n°184.

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO
 (dott. ing. Luigi DE COLLIBUS)

NOME
COGNOME
VIA / N
CITTA'

A11.2

Altrancare

Sono assolutamente contrario/a
 alla realizzazione della FILOVIA.
CHIEDO IL BLOCCO DEI LAVORI
 e la ricerca di soluzioni alternative,
 condivise dai cittadini.

Preg.mo
 Signor **SINDACO**
Luciano D'Alfonso

Palazzo di Città
 Piazza Italia
 65100 PESCARA

data _____

IN FEDE (Firma) _____

La STRADA PARCO a BREVE verrà DISTRUTTA dalle RUSPE per L'INUTILE e COSTOSA FILOVIA

36.000.000,00 di Euro (pari ad oltre 400 alloggi popolari)
 per 5 Km di **PALI, CAVI ELETTRICI SOSPESI,**
SEMAFORI ad ogni incrocio e **FILOBUS di 18 METRI**
 che intaseranno le strade cittadine.

ESPRIMI IL TUO DISSENSO

INSIEME POSSIAMO ANCORA FERMARE QUESTO SCEMPIO



Associazione Strada Parco - UNITALSI - Associazione Italiana Cultura e Sport AICS
 UISP Regionale - Ass. Agorà Comm. ambulante - Ass. Procutus - Ass. ADRICESTA - Ass. WILL CLOWN
 Comitato Mamme Pro-Strada Parco - Ass. Campus di Musica Muzii D'Annunzio
 Ass. Handicap e diversità - Comitato Colli - Associazione Abruzzo Live - Comitato 20.000 mc

CONTRO LA FILOVIA contattaci al 389.1106519



AL SIGNOR SINDACO COMUNE DI PESCARA

All 3

Proposta di iniziativa popolare ai sensi dell'art. 28 del "regolamento per la partecipazione democratica dei cittadini" (all. delibera c.c. 203/98)

I sottoscritti cittadini di Pescara,

- premesse che è in programma la realizzazione di una linea di trasporto pubblico locale Montesilvano-Pescara con percorso sulla strada parco, per una spesa complessiva di €31 ML;
- considerato che l'opera, in carenza dello studio di fattibilità e del bilancio economico-finanziario, appare di scarsa efficacia, se non inutile, alla riduzione del traffico veicolare, trattandosi di un percorso di circa 5 km, con modesto bacino di utenza e probabili passività di gestione;
- accertato che la strada parco è poco idonea a sostenere il passaggio di filobus di 18 metri, per i motivi espressi dalla relazione dell'area tecnica del comune in data 03.08.07 prot. 2572/AT, dalla quale si evince che:
 - a- il marciapiede lato mare non è praticabile, in quanto di larghezza non regolamentare;
 - b- la pista ciclabile subirà riduzioni e/o deviazioni in corrispondenza delle pensiline di attesa;
 - c- vi sarà parziale distruzione delle aiuole e, per motivi di sicurezza, deramificazione degli alberi;
 - d- sarà necessario installare 14 semafori in altrettanti incroci. Ciò comporterà inevitabili ingorghi del traffico, blocchi della circolazione ed inquinamento atmosferico-acustico ed elettromagnetico;
- preso atto del collegamento, in corso di realizzazione, di via Caravaggio con via Ferrari che insieme con il ponte Camuzzi di prossima realizzazione costituisce un nuovo importante asse viario che collegherà Montesilvano-Pescara-Aeroporto-Francavilla, con un percorso di circa 25 km, in grado di intercettare efficacemente il traffico veicolare proveniente dall'area metropolitana;
- constatato il ruolo di aggregazione assunto dalla strada parco per famiglie, bambini, anziani, disabili, che potrebbe essere salvaguardato solo con piccoli bus elettrici, in orari opportuni;
- visto che i lavori non sono iniziati sul territorio comunale, in quanto il consiglio comunale di Pescara non ha ancora proceduto all'esame del progetto esecutivo dell'opera, come sancito dall'accordo di programma e ribadito con la mozione Sorgentone;

tuttociò premesso-

i sottoscritti, ai sensi dell'art. 28 del regolamento per la partecipazione democratica dei cittadini, rivolgono istanza alla S.V. affinché sottoponga al c.c. la seguente proposta di deliberazione:

- venga salvaguardata la funzione ciclo-pedonale e sociale della strada parco;
- il programmato T.P.L. Montesilvano-Pescara si svolga sulla nuova direttrice viaria via Vestina-Montesilvano- via Verrotti- Via Caravaggio- via Ferrari- ponte nuovo Camuzzi- via Tiburtina-aeroporto, con percorso di circa 25 km, già in gran parte realizzato.

ELENCO n.

<i>cognome e nome</i>	<i>Luogo e data di nascita</i>
<i>Documento di identificazione</i>	<i>Firma del sottoscrittore</i>
<i>Cognome e nome</i>	<i>Luogo e data di nascita</i>
<i>Documento di identificazione</i>	<i>Firma del sottoscrittore</i>



Città di Pescara
Medaglia d'oro al Merito Civile
SEGRETERIA GENERALE

OGGETTO: verbale di consegna proposta di iniziativa popolare, art. 28 del "Regolamento di Partecipazione Democratica dei Cittadini"

Il giorno 30 Settembre 2009, presso l'Ufficio del Segretario Generale del Comune di Pescara, Dr. Luca Francesco Paolo RUSSO, il Presidente dell'Associazione "Strada Parco", Ing. Mario SORGENTONE, consegna al Segretario stesso la proposta d'iniziativa popolare a norma dell'art. 28 del "Regolamento di Partecipazione Democratica dei Cittadini", consistente in n. 45 fogli contenenti firme autenticate e precisamente i fogli n. 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13, 21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34, 36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53. Della consegna viene redatto verbale, in duplice copia, sottoscritto dal Segretario Generale e dal Presidente dell'Associazione "Strada Parco".

Il Presidente Associazione "Strada Parco"
Ing. SORGENTONE Mario



Il Segretario Generale
Dr. RUSSO Luca Francesco Paolo