



WWF Italia Onlus ONG
Sezione Regionale Abruzzo
Viale D'Annunzio, 68
65127 Pescara

Tel-Fax: 085.4510236
e-mail: abruzzo@wwf.it
sito: www.wwf.it/abruzzo

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

INVIATA VIA PEC

Pescara, 28 marzo 2013

Prot. 21/2013

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

1- Premessa: Profili di illegittimità

Riteniamo in premessa che lo "Studio preliminare ambientale" predisposto dalla GTM Spa, pubblicato sul B.U.R.A. il 13 febbraio 2013, sia sottoposto a un'illegittima 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%**. Lo stesso Dgls 152/2006, che disciplina le procedure di Valutazione Ambientale, all'art 21 comma 2.b è chiaro sul punto: "l'autorità competente all'esito delle attività di cui al comma 1 esamina le principali alternative, compresa l'alternativa zero". Nel caso di specie è palese che non si potranno valutare alternative di alcun tipo.

Circa i contenuti di diritto e i riferimenti giurisprudenziali nazionali e comunitari comunque si fa rimando alla lettera sottoscritta dall'Avvocato Gianni Piscione e consegnata a codesto Comitato in data 22 ottobre 2012 oltre a due ricorsi al TAR a cura degli Avvocati Salvatore Mancuso e Giulio Cerceo, proposti da un gruppo di cittadini residenti, notificati a codesto Comitato rispettivamente in data 12 dicembre 2012 e 7 febbraio 2013.

Si sottolinea che la Corte di Giustizia Europea ha accennato alla possibilità di sanatoria solo per casi del tutto eccezionali (quando il Comitato CCR-VIA della Regione Abruzzo pare ricorrere abbastanza frequentemente a tale escamotage) ma, comunque, in presenza di una

Registrato come:
Associazione Italiana per il
World Wide Fund For Nature
Via Po, 25/c - 00198 Roma

C.F. 80078430586
P.I. IT02121111005

Ente morale riconosciuto con
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le
Ricerche N. H 1890AD2

O.N.G. idoneità riconosciuta
con D.M. 2005/337/000950/5
del 9.2.2005 ONI.US di
diritto

norma del diritto interno che la consenta (che manca nell'ordinamento italiano) e, comunque, lasciando impregiudicato per il pubblico ai fini della partecipazione reale dei cittadini alle scelte la scelta finale (cioè, chi decide deve poter anche bocciare il progetto o esaminare ipotesi alternative). Insomma, tutte le alternative devono essere ancora percorribili mentre in questo caso appare evidente che la cosiddetta sanatoria non può arrivare ad opera quasi conclusa.

Sempre sotto il profilo dell'illegittimità rileviamo la **mancanza del Nulla Osta ai fini della Sicurezza EX ART. 3 DPR 753/1980.**

L'apertura del cantiere o meglio l'inizio dei lavori era condizionato all'ottenimento di apposita autorizzazione e nulla osta sulla sicurezza. La materia è regolata dal DPR n. 753/1980, recante norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri trasporti.

In particolare, l'art. 3 del cennato DPR prevede che l'esecuzione delle opere per la realizzazione di una ferrovia in concessione (o di altri servizi di trasporto) non può essere iniziata senza apposita autorizzazione subordinata alla approvazione dei progetti, previo nulla osta ai fini della sicurezza.

Quindi, circa la sicurezza, per procedere all'apertura del cantiere era necessario prima ottenere Nulla Osta tecnico, rilasciato da apposita Commissione di Sicurezza; poi approvazione del progetto (esecutivo) e, infine, l'autorizzazione necessaria per l'esecuzione delle opere.

Per la precisione:

- in data 6 aprile 2007, con nota Prot. R.U. 33397 CL. 12.05/211 PE , recante ad oggetto Parere preliminare sul rilascio del Nulla Osta sulla sicurezza ex art. 3 del D.P.R. n.753/80, il Ministero dei Trasporti provvedeva al solo rilascio di un parere tecnico preliminare favorevole, con l'espressa precisazione posta in calce al provvedimento che il nulla osta ex art 3 DPR 753/80 sarebbe stato rilasciato a valle dell'istruttoria effettuata dalla Commissione di Sicurezza che avrebbe dovuto sovrintendere alle successive fasi di affinamento progettuale.

Tale affinamento progettuale era relativo ad una serie di prescrizioni contenute in una relazione tecnica ministeriale trasmessa in allegato alla nota.

- in data 13 aprile 2007, con nota Prot. N. 3020/ DE4 , la Direzione Regionale Trasporti della Regione Abruzzo richiedeva precisazioni al Ministero poiché “...non si evince con chiarezza se codesto Ministero ha inteso rilasciare il richiesto Nulla Osta di propria competenza”.... si chiede a codesto Ministero di voler fornire il richiesto Nulla Osta”;

- in risposta alle richieste della Regione, con successiva comunicazione - Prot. R.U. 36635 cl. 12.05/211PE il Ministero dei Trasporti replicava che: “ il parere preliminare favorevole espresso con nota R.U. 33397 cl. 12. 05/211PE del 06.04.07 è da intendersi come NULLA OSTA TECNICO PRELIMINARE ex art 3 DPR 753/80”.

Il Ministero dei Trasporti precisava, ancora una volta che: “ il Nulla osta tecnico ai fini della sicurezza ai sensi dell'art 3 DPR 753/80 sarà rilasciato a valle dell'esito positivo

dell'istruttoria effettuata da un'apposita Commissione di Sicurezza che dovrà sovrintendere le successive fasi di affinamento progettuale" - con determinazione dirigenziale n. DE 4/046 del 20.04.2007 il Dirigente del servizio approvava in via preliminare il progetto definitivo dell'impianto di TLP elettrificato a tecnologia innovativa tra Pescara e Montesilvano. Circa l'autorizzazione di cui all'art. 3 cit. non se ne rinvennero tracce negli atti acquisiti.

Sempre in premessa osserviamo che la GTM ripropone integralmente il progetto originario **limitato al solo primo lotto**. Essendo nella programmazione anche della stessa Regione Abruzzo previsti altri lotti (da Silvi a Francavilla al Mare e prosecuzione fino all'aeroporto Liberi di Pescara), la Valutazione Ambientale avrebbe dovuto riguardare il progetto nella sua interezza (o, almeno, l'effetto cumulo con tali altri lotti), compresi gli ulteriori interventi previsti sul tracciato completo in via di realizzazione attraverso altre progettazioni e fondi (quali, ad esempio, il Ponte sul Saline per il collegamento con Città S. Angelo e quello sul fiume Piomba per Silvi). Inoltre rileviamo nello Studio la totale assenza d'interventi correttivi funzionali al superamento delle numerose criticità progettuali, dettagliatamente contestate nella relazione dei Consulenti della Procura della Repubblica di Pescara, Prof. Ingegnere Giulio Maternini e Prof. Avvocato Federico Gualandi (8 marzo 2012), inviata ai membri di codesto Comitato, e nella lettera del Difensore Civico di Pescara avv. Giovanni Stramenga inviata al Sindaco di Pescara e al Difensore Civico regionale (11-09-2012) - **all.1-**

2-Scelta del tracciato (Strada parco)

Nella Relazione dei Consulenti incaricati dalla Procura di Pescara si rileva che il tracciato Strada Parco è strutturalmente inidoneo al passaggio del Phileas, dal peso di circa 26 tonnellate a pieno carico. Il sottofondo stradale sarebbe inadeguato a reggere il peso rilevante del mezzo e le boe magnetiche non potrebbero essere ancorate -come prescritto - a una piattaforma adeguatamente stabilizzata in malta cementizia, inesistente nel sottofondo. Il fondo irregolare e in più punti sconnesso non consente il corretto rotolamento dei pneumatici e il regolare funzionamento della guida elettronica in condizioni di sicurezza, con conseguenze inevitabili sugli indici di rumorosità e sulle vibrazioni procurate alle abitazioni poste a stretto ridosso del tracciato.

Sul punto, oltre i rilievi della Procura, lo stesso Ministero dei Trasporti (**all.2**) ribadiva che la questione dell'inadeguatezza del tracciato era da tempo all'attenzione della Commissione di Sicurezza che più volte "*..ha sollecitato una verifica puntuale di portanza e deformabilità sull'intero tracciato*".

Nell'aprile 2012 in effetti la società STS MOBILE s.r.l. Di Ancona veniva incaricata dalla stazione appaltante ad eseguire dei carotaggi di verifica della tenuta strutturale.

I risultati non sono stati resi noti, tantomeno sono oggi menzionati nello Studio Ambientale!

Tra l'altro il capitolato d'appalto non prevede alcuna voce di spesa per la sistemazione della pista ciclabile e dei marciapiedi, allo stato fortemente deteriorati.

Osserviamo che, nello Studio in esame, il raffronto con le condizioni ambientali preesistenti nella valutazione dei miglioramenti ipotizzati sulla qualità della vita dei residenti, viene incredibilmente fatto risalire ai tempi della vecchia ferrovia, con ciò omettendo di considerare che l'ultimo treno su quel tracciato è transitato nel gennaio del 1988 (circa 25 anni fa!) e che, dall'anno 2000, l'ex rilevato ferroviario si è trasformato nel tempo in un apprezzato luogo di aggregazione sociale e di svago.

Il tracciato è caratterizzato dalla presenza di ben 22 fermate, oltre ai 2 capolinea, e da numerosi incroci che rallenteranno inevitabilmente la circolazione veicolare mare-monti, col conseguente pregiudizio sulla velocità commerciale attesa da una moderna metropolitana di superficie e sicuro peggioramento della qualità dell'aria che s'intendeva migliorare con l'arrivo della filovia. I tempi tecnici delle sole fermate e i tempi di percorrenza rallentata nei tratti a circolazione promiscua (caratterizzati da un'intensa densità di traffico veicolare in entrambi i Comuni interessati), renderanno irraggiungibili gli obiettivi indicati nello Studio, relativamente sia alla velocità commerciale stimata di 21 Km/ora, sia ai tempi di percorrenza di ciascuna corsa, in realtà ben superiori a quelli previsti.

Rileviamo la contraddizione tra "*il trasporto rapido di massa*", primo obiettivo legato all'ingente finanziamento, con quanto scritto a pg 48 (tab.5) dello Studio in cui si dichiara che: "*la velocità di percorrenza dei veicoli sarà comunque bassa, in modo da non costituire pericolo alcuno anche in caso di interferenza con gli utenti stradali*".

Quanto alla **qualità dell'aria**, è incredibile che lo Studio faccia riferimento ai dati ARTA 2001/2004 quando sono reperibili sul sito dell'Agenzia i dati odierni, nonché precise relazioni relative agli anni 2001 e 2012! Ciò fa comprendere il livello di approssimazione con la quale è stato condotto lo studio.

Sono inoltre del tutto assenti dati sul carico delle emissioni nocive conseguenti alle inevitabili frequenti soste dei veicoli in transito nella direzione alternata mare – monti, imposte dai semafori (complessivamente 152) presenti sui 19 incroci del tracciato dedicato. Si pensi che le norme relative al posizionamento delle centraline di rilevamento dell'inquinamento vietano la loro installazione in punti dove sono presenti semafori proprio per la grande quantità di emissioni puntuali. In più, non si considera la quantità elevata di polveri depositate sul fondo stradale che si solleveranno al passaggio ripetuto dei mezzi e che investiranno le abitazioni site a stretto ridosso del tracciato.

In questo senso manca completamente, quindi, un'analisi quantitativa del bilancio delle emissioni evitate/provocate.

3- Scelta dell'elettrificazione e Phileas

Il mezzo prescelto (Phileas), dotato all'origine di trazione ibrida-elettrica, innovativa per l'Italia e come tale finanziabile dalla Legge n. 211/1992, è invece adottato nell'antieconomica versione filobus. Tale scelta ha impegnato, in maniera non giustificata, gran parte del finanziamento di 31 milioni di euro e 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 del verde pubblico).

Pescara è l'unica città europea dove il Phileas circolerebbe con pali e fili elettrici. Tra l'altro, dove circola come ibrido, il Phileas diventa un normale autobus a guida manuale a causa dei malfunzionamenti rilevati nel sistema di guida automatica in dotazione (per es. nella Città di Douai). Il computer di bordo non riesce infatti a "leggere" in maniera costante la presenza delle boe magnetiche annegate nell'asfalto e quindi, ai fini della sicurezza, non è garantito l'effetto rotaia che è tipico della guida vincolata ed è funzionale all'accostamento agevolato a raso del veicolo alle banchine di sosta.

Tra le diverse criticità, messe in evidenza dai Consulenti della Procura di Pescara, vi è l'inidoneità del sistema a garantire l'aggancio automatico del bifilare alle linee di contatto dell'energia elettrica, che costringeranno l'autista ad intervenire manualmente (due volte a corsa: v.le Europa e via Pellico), con evidenti problemi di sicurezza.

A Verona il Phileas, più volte magnificato nello Studio, è stato prontamente sostituito dall'amministrazione, in corso d'opera, proprio per le numerose criticità tecniche.

In realtà la scelta del mezzo è di fondamentale importanza anche in relazione all'analisi dei costi/benefici ambientali del progetto.

Infatti, in termini di emissione/passeggeri/chilometri il risparmio in termini di CO2 e di altri inquinanti emessi della circolazione con elettrificazione rispetto a quella con marcia assenza elettrificazione, la scelta di realizzare l'impianto di elettrificazione non è certamente giustificata. Infatti invece di impiegare i fondi nell'elettrificazione di un breve tratto (se si confronta con altre opere di questo genere in Europa lunghe decine di chilometri) si potevano impiegare per allungare la tratta coperta dal mezzo senza elettrificazione, migliorando la sua appetibilità, e aumentando così i passeggeri trasportati e, di conseguenza, le auto private sottratte alla circolazione.

Barriere architettoniche e prescrizioni sicurezza

Non avendo mai circolato in versione filobus, il Phileas risulta tuttora privo della necessaria **omologazione ferroviaria**, che sarebbe stato necessario acquisire in via preventiva (come sostenuto anche dai Consulenti della Procura) per evitare, come accaduto nel caso CIVIS di Bologna, che i mezzi possano rimanere inutilizzati, nel caso venga negato il nulla Osta definitivo per la sicurezza.

Per quanto riguarda il posizionamento di apposite **barriere fisiche di protezione** su entrambi i lati del tracciato per mettere in sicurezza gli attraversamenti pedonali che non sono provvisti di appositi semafori, il Ministero competente, già nel 2007 indicava precise prescrizioni a riguardo (**all. 2**). Con nota del 20 aprile 2012, sempre il Ministero (**all.3**), in risposta a segnalazioni di cittadini, ribadiva quanto già a conoscenza della stazione appaltante e degli Enti: *"in merito alle richieste protezioni per gli attraversamenti pedonali, prescritte da quest'ufficio e avallate dalla Commissione interministeriale di cui alla Legge 1042/69, come integrata dall'art.5 della Legge 211/92, trattasi di indicazioni di carattere assolutamente"*

ordinario per questi tipi di sistemi, che, oltre alla sicurezza del cittadino, preservano anche la regolarità di esercizio e l'efficienza del servizio di trasporto. Prescrizioni di questo genere non costituiscono, generalmente, criticità per le Amministrazioni locali".

In tutti gli elaborati progettuali, e nel capitolato d'appalto, consultati dalla scrivente associazione, tali sistemi di protezione sono assenti nè vi è alcuna voce di spesa prevista.

Le **banchine di sosta** sulla Strada Parco hanno un'altezza di 30 cm. per stare allo stesso livello della pedana di ingresso del Phileas che, a differenza dei normali autobus, non dispone di gradini atti ad agevolare l'accesso alle persone con handicap motorio. Osserviamo che tali banchine non sono previste al di fuori dal tracciato riservato, per cui nessun passeggero disabile potrà salire o scendere nelle fermate tradizionali situate nei tratti a circolazione promiscua (circa 3km). Inoltre l'eccessiva pendenza degli scivoli, non rispettando l'inclinazione prevista, potrebbe procurare pericolosi ribaltamenti.

Nello Studio l'argomento **marciapiedi** viene liquidato in due righe e mezza senza fornire soluzioni alle criticità esistenti : *"I marciapiedi presentano una larghezza variabile, comunque idonea a costituire un percorso pedonale....."*(pag 32).

Osserviamo che il marciapiede lato mare non garantisce dappertutto la larghezza minima di norma (m.1,50), anzi in lunghi tratti la larghezza non supera gli 80 cm. Ciò non garantisce la sicurezza (le prescrizioni ministeriali sono chiare sul punto) né agli accessi alle abitazioni insistenti lungo il tracciato né alla percorribilità con carrozzine e carrozzelle. Inoltre al centro del marciapiede, all'incirca ogni 10 mt, insiste un palo dell'illuminazione che impedisce il camminamento, nei tratti da 80 cm, persino ai pedoni.

Ne consegue che la mobilità di tipo pedonale sarà ostacolata e quantomeno ridotta rispetto allo stato attuale, a detrimento di una delle forme di mobilità sostenibile. Anche in questo caso, tale situazione dovrebbe essere considerata e stimata in termini di emissioni risparmiate/emesse con il progetto.

Costi-benefici

La GTM fornisce un dato paradossale sulla potenziale capacità di trasporto del mezzo: 800 persone/ora per direzione di marcia, fino a 2000 nelle ore di punta, corrispondente a oltre **8 milioni di passeggeri/anno (neanche la città di New York!)**.

Non cita però alcuna stima attendibile sul numero effettivo di utenti che usufruiranno del servizio. Osserviamo che 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. Pur ammettendo che una quota dei passeggeri che percorrono viale Bovio sia dirottata sul nuovo mezzo (che non copre, però, gli stessi percorsi, come Cappelle-Pescara), ovviamente l'ordine di grandezza rimane assolutamente incomparabile con i dati prospettati dal proponente. Non si trova alcuna ragionevole corrispondenza, quindi, tra l'investimento di 31 milioni di euro e i benefici attesi sull'effettivo servizio di trasporto.

La nostra considerazione trova riscontro nelle conclusioni della stessa Commissione Alta Vigilanza presso il Ministero dei Trasporti (verbale n.7 del 1992) **-all.4-** in base alle quali la riduzione della tratta originaria di 26 km ai 7,7 km attuali avrebbe dovuto comportare la corrispondente riduzione del finanziamento da 60 miliardi di lire a 20 miliardi di lire (odierni 10 milioni di euro).

Alternative di tracciato

La GTM propone esclusivamente il percorso sulla cosiddetta Strada-parco ma non si esaminano le alternative che potrebbero essere anche più valide come quella del passaggio sulla Riviera in sede propria (previa chiusura totale o parziale della Riviera), che eliminerebbe le intersezioni con le traverse e, quindi, le emissioni delle file e le perdite di tempo/lavoro dei cittadini incolonnati.

Inoltre, considerato il flusso turistico estivo, un mezzo sulla riviera garantirebbe un tasso di riempimento del mezzo molto maggiore migliorando anche l'appetibilità turistica della riviera stessa (basti pensare alla qualità dell'offerta turistica che ne risulterebbe molto migliorata, come accaduto in molte città europee che hanno chiuso al traffico veicolare i lungomare).

Questa alternativa di tracciato potrebbe anche avvenire stagionalmente, se non si fosse puntato sull'elettrificazione a tutti i costi che rende il mezzo poco, o per nulla, adattabile alle varie esigenze.

In generale, manca un'analisi e un relativo progetto complessivo di mobilità che comprenda l'impatto del mezzo sulle altre forme quali la ciclabilità e la mobilità pedonale nonché dell'uso degli spazi pubblici per la ricreazione che è fatto basilare per la qualità della vita delle persone anche da un punto di vista ambientale, sociale e sanitario. La sottrazione di spazi è infatti netta e non sono state prospettate soluzioni per la mitigazione di questo impatto, come la chiusura di alcune aree al traffico.

Alternative progettuali collegate al mezzo

Come già rilevato, per quanto attiene ai costi/benefici in termini ambientali, non solo non è stata affrontata la questione dei tracciati alternativi ma non viene discussa la questione relativa alla possibilità di utilizzare mezzi diversi e più innovativi con performance ambientali migliori (basti pensare agli autobus a idrogeno che si stanno diffondendo in tante città europee).

Per tutto quanto sopra esposto si chiede a questo Comitato di esprimere parere negativo .

Loredana Di Paola
WWF Abruzzo

