

**IMPIANTO ELETTRIFICATO A TECNOLOGIA INNOVATIVA TRA PESCARA E  
MONTESILVANO**

**Ottemperanza alle prescrizioni del CCR VIA – Giudizio n° 2249 del 18/06/2013**

- 1) È singolare la richiesta di approfondimento delle problematiche relative al rumore e alla qualità dell'aria relativamente al percorso in sede non esclusiva. Lo screening, secondo il D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., è rivolto ad esaminare la parte filoviaria, come previsto dall'interpretazione estensiva che è stata data della normativa vigente, mentre oggi si chiede di esaminare il veicolo quando circola nel traffico in modalità ibrida e quindi come un normale autobus. Comunque, si riporta nell'allegata tabella il raffronto fra le emissioni misurate secondo la normativa europea e3\*2005/55\*2006/51G\*1029 – ESC per il Phileas in modalità ibrida, che, si rammenta, in tale modalità ha trazione elettrica con alimentazione da motogeneratore azionato da un motore diesel Euro 5. Dall'esame dei dati appare evidente che il livello di emissioni nell'aria è inferiore sia ai limiti dell'Euro 5, previsto dalle norme attualmente vigenti, che a quelli EEV che caratterizzano le emissioni di un autobus a metano. Si ricorda infine che il livello Euro 6 non è ancora obbligatorio. Si allega inoltre una tabella che confronta fra loro le varie modalità di trazione con riferimento alle emissioni in atmosfera: dall'esame dei dati risulta che i veicoli tipo Phileas ( filobus e ibrido diesel elettrico ) sono i meno inquinanti ( fonte U.S. Office of Transportation Technologies ).

Riferendosi poi all'ipotesi di razionalizzazione delle linee, si può facilmente prevedere lo sviluppo di un progetto avviato con ARPA che prevede l'attestamento delle linee extra-urbane in entrata da nord presso il capolinea di Montesilvano: questo progetto, attualmente sospeso per l'inidoneità del capolinea in precedenza individuato ( stazione ferroviaria ), potrà essere ripreso e ulteriormente implementato con l'attivazione del nuovo capolinea previsto dal progetto in fase di esecuzione. Si può aggiungere, inoltre, che l'attivazione della filovia costituirà un momento di svolta nell'organizzazione delle linee gestite da GTM, queste, infatti, potranno passare dall'attuale struttura a raggiera ( tutte le linee convergono verso il centro di Pescara ) ad una struttura diversa in cui la filovia fungerà da asse portante e da polo di attrazione.

Infine si evidenzia l'attrattività offerta da un veicolo veloce e confortevole come il filobus, che transita in gran parte su sede riservata così da garantire tempi certi. Inoltre lo stesso potrà usufruire, presso entrambi i capolinea, di ampi parcheggi ( area di risulta a Pescara, Porto Allegro e Centro Congressi a Montesilvano ).

L'effetto benefico immediato sarà la riduzione dell'inquinamento su corso Umberto a Montesilvano e su Viale Bovio a Pescara sia in termini di gas che di particolato: tutto questo, a fronte delle zero

emissioni dei filobus. In relazione al rumore si precisa che il Phileas è stato regolarmente omologato dal Ministero dei Trasporti e, in modalità ibrida, con la quale circola lontano dalla linea di contratto, ha superato le prove previste dalle direttive europee 70/157/CEE – 92/97/CEE – 1999/101/CE – 2007/34/CE risultando idoneo alla circolazione come attestato da Verbale n. 0262/LSM/11/01 DGM.

In conclusione si può affermare che il Phileas è sicuramente meno inquinante dei veicoli che andrà a sostituire ( Euro 0, Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4 ) ed inoltre sarà in grado di intercettare parte del traffico in entrata verso la direttrice Montesilvano – Pescara contribuendo in modo sostanziale, al miglioramento della qualità dell'aria e alla riduzione del rumore.

2) In relazione alle proposte alternative, a parte gli aspetti di carattere giuridico che escludono ogni possibilità di modifica sostanziale di un progetto affidato mediante gara pubblica, si esamina, a titolo di esercizio tecnico, la questione sotto due aspetti:

- a) Il tracciato;
- b) I veicoli.

In merito al tracciato si precisa che in due Conferenze di Servizi, la prima dell'11/01/1999 e la seconda del 01/07/2002, i Comuni di Pescara e di Montesilvano e la Regione Abruzzo hanno individuato il tracciato della filovia. La Regione Abruzzo ha finanziato il recupero dell'ex tracciato ferroviario per consentire la realizzazione dell'impianto, mentre gli stessi Comuni lo hanno inserito nei rispettivi Piani Regolatori identificandolo come Corridoio Verde.

Con tali premesse non era assolutamente possibile cercare un nuovo tracciato, ma, volendolo fare, appare evidente che le alternative proposte come la Riviera o via Caravaggio non appaiono minimamente concorrenziali con la scelta fatta. La Riviera è decentrata rispetto ai poli di attrazione e, in estate, non sarebbe di fatto praticabile, mentre via Caravaggio e la sua prosecuzione, oltre che decentrata non ha le caratteristiche geometriche minime per assicurare un trasporto rapido di massa.

In merito ad un'alternativa ai filobus, come già illustrato in detta sede dai rappresentanti di GTM, si può con certezza affermare che non esistevano al momento della gara d'appalto come può evincersi dall'allegata tabella, e non esistono oggi bus elettrici così performanti da poter fornire una valida alternativa ai filobus. Se poi si vuole che su via Castellammare circolino dei piccoli bus elettrici con funzione di taxi per i già fortunati abitanti della zona, sarà necessario procurarsi altri finanziamenti perché, come confermato in sede di interrogatorio presso la locale Procura dall'ing. E. Molinaro, capo divisione del Ministero dei Trasporti - Direzione Generale TPL, i finanziamenti della legge 211/1992 non sono utilizzabili per l'acquisto di autobus.

Bisognerebbe, inoltre, procurarsi ulteriori fondi per i risarcimenti dei danni provocati alla Ditta

aggiudicataria, la quale si vedrebbe sottratta parte del lavoro ad essa affidata tramite appalto pubblico.

- 3) In merito alla configurazione del progetto come primo lotto di un'opera più ampia, si evidenzia che l'impianto in fase di realizzazione costituisce un lotto funzionale, cioè in grado di essere gestito in modo autonomo, d'altronde la totalità dei finanziamenti assegnati alla prima versione del progetto sono stati riutilizzati totalmente ed esclusivamente per questo impianto.

L'ipotesi realizzativa di altri lotti sta configurando i suoi contorni solo in questi giorni e, il suo sviluppo è fortemente condizionato dalla proposta del Comune di Pescara di pedonalizzare parte di Corso V. Emanuele. Solo a certezze acquisite si potranno definire i percorsi e le possibilità di elettrificare o meno alcune parti.

Si tratta quindi di una mera ipotesi in fase del tutto embrionale e, comunque, del tutto distaccata dal cantiere attualmente in corso.

Ing. Pierdomenico Fabiani