



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

Il Tribunale Amministrativo Regionale per l' Abruzzo

sezione staccata di Pescara (Sezione Prima)

ha pronunciato la presente

ORDINANZA

sul ricorso numero di registro generale 182 del 2025, proposto da

Comitato Strada Parco Bene Comune, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentato e difeso dagli avvocati Claudio Di Tonno, Matteo Di Tonno, con domicilio eletto presso lo studio Matteo Di Tonno in Pescara, viale Regina Elena 49;

contro

Regione Abruzzo, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentato e difeso dall'Avvocatura Distrettuale, domiciliataria ex lege in L'Aquila, Complesso Monumentale San Domenico;

nei confronti

Comune di Pescara, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentato e difeso dagli avvocati Paola Di Marco, Fabrizio Paolini, con domicilio eletto presso lo studio Paola Di Marco in Pescara, piazza Italia, 1;

Comune di Montesilvano, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentato e difeso dall'avvocato Marina De Martiis, con domicilio eletto presso

il suo studio in Pescara, via Catania 14;

Tua Spa, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentato e difeso dagli avvocati Bruno Bitetti, Sarah Fionchetti, con domicilio eletto presso lo studio Bruno Bitetti in Roma, via Ovidio 32;

per l'annullamento

previa sospensione dell'efficacia,

della delibera di giunta regionale del 17 aprile 2025, n. 229 nonché, per quanto occorrer possa - della determina regionale del 27 marzo 2025, prot. n. 6271 e relativi rapporti di prova; - del verbale di sopralluogo del 21 novembre 2024 da valere quale comunicazione formale per il nulla-osta alla sicurezza dell'esercizio ai sensi della l.r. n. 1/2011, art. 64, comma 4, lett. c) relative al territorio comunale di Pescara; nonché - della determina dirigenziale del servizio trasporto pubblico, dipartimento infrastrutture e trasposti della Regione Abruzzo "per l'immissione in servizio, nelle more della attivazione del servizio mediante filobus, degli autobus elettrici in numero congruo a garantire la regolarità del servizio", quale atto non noto e non allegato alla delibera impugnata; - dei provvedimenti dirigenziali del servizio trasporto pubblico, dipartimento infrastrutture e trasposti della Regione Abruzzo "necessari alla gestione" del servizio mediante autobus elettrici, quale atto non noto e non allegato alla delibera impugnata

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio di Regione Abruzzo e di Comune di Pescara e di Comune di Montesilvano e di Tua Spa;

Vista la domanda di sospensione dell'esecuzione del provvedimento impugnato, presentata in via incidentale dalla parte ricorrente;

Visto l'art. 55 cod. proc. amm.;

Visti tutti gli atti della causa;

Ritenuta la propria giurisdizione e competenza;

Relatore nella camera di consiglio del giorno 23 maggio 2025 il dott. Massimiliano

Balloriani e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Considerato che:

-secondo la stessa prospettazione del Comune di Pescara la cd. strada parco non è una comune strada urbana, ma è un'area destinata ad accogliere una opera pubblica (con presenza di banchine, attraversamenti, dissuasori, rete semaforica, pali e relativa rete di elettrificazione ecc...), cioè un tracciato filoviario progettato ad hoc e in fase di autorizzazione all'esercizio ex articolo 5 dpr 380 del 2001, previa doverosa verifica in ordine alla realizzazione delle prescrizioni progettuali impartite dal Ministero nel proprio nulla osta condizionato ex articolo 3 - e pista ciclopedonale (cfr. anche pag. 4 della memoria comunale, per quanto riguarda la localizzazione dell'opera pubblica nel PRG: *“Il Comune di Pescara ha inserito la previsione del corridoio verde – linea filobus nel Piano Regolatore Generale fin dal 1999 e, successivamente, anche nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Tale area è, quindi, da sempre stata destinata alla realizzazione di un sistema innovativo di trasporto pubblico locale a basso impatto per il collegamento Pescara – Montesilvano, in un contesto di piena compatibilità ambientale, essendosi specificamente previsto sin dall'inizio l'inserimento di tale infrastruttura filoviaria in un vero e proprio corridoio verde, ragione per cui è stata comunemente definita “Strada Parco”;* in tal senso anche pag. 7 della memoria TUA);

-in altre parole, prima del completamento dell'iter di cui agli articoli 3 e 5 del dpr 327 del 1980 da parte del Ministero competente, si tratta a tutti gli effetti di infrastruttura e di un tracciato in fase pre-operativa di verifica tecnica progettuale e di esercizio, che non ha ancora superato i controlli di sicurezza necessari;

- nella stessa relazione al Piano di mobilità sostenibile (pag. 47 e 48), invocato dalle Amministrazioni resistenti, pur di scarso rilievo nel caso di specie per le assorbenti considerazioni che precedono, si prevede comunque l'uso di autobus elettrici (descritti come di piccole dimensioni) sul “tracciato filoviario”, con ciò implicando

che vi sia un tracciato filoviario definitivamente valutato per la sicurezza ai fini della sua messa in esercizio;

- a un primo esame, tipico della presente fase cautelare, emerge, sostanzialmente, che, con gli atti impugnati, le Amministrazioni resistenti hanno di fatto irregolarmente sostituito, pur dichiaratamente nelle more della messa in esercizio del filobus, il mezzo di trasporto per il quale tale opera pubblica è stata concepita, ed è in corso di verifica al fine della sicurezza, e dunque sulla cui base sono state impartite le varie prescrizioni; così in sostanza mettendo in esercizio un'opera pubblica ("il tracciato filoviario") prima del completamento dei controlli di sicurezza stessi e a essa propri (cfr. nota tua del 6 febbraio 2025 indirizzata alla Regione: *"Per quanto possa riguardare il programma di esercizio presentato con nota prot. 11974 del 28.03.2024, si deve comunicare che lo stesso è specularmente mutuabile dalla modalità filoviaria alla modalità a trazione elettrica su gomma, sul tracciato della filovia Pescara Montesilvano. Per tale motivo i servizi su gomma saranno basati sullo stesso programma di esercizio stabilito per il filobus"*; nonché cfr. la nota TUA 045973 del 2.12.2024, indirizzata al Comune di Pescara e alla Regione Abruzzo, pag. 2: *"nelle more dell'ottenimento delle relative autorizzazioni da parte della competente Autorità si è ipotizzato l'avvio del servizio con autobus elettrici...L'avvio di tale servizio è sottoposto al nulla osta all'esercizio ex d.p.r. 753 del 1980 da parte della Regione Abruzzo su percorso individuato"*);

- in altri termini, nel procedimento in corso, ex articoli 3 (in fase di completamento per la verifica delle prescrizioni) e 5 del dpr 753 del 1980 (da effettuare), sostituendo il primo elemento al binomio mezzo-tracciato, si è preteso di utilizzare quest'ultimo, cioè l'opera stessa (il tracciato filoviario), prima del completamento dei controlli rimessi alla competenza propria del Ministero con riferimento alla sua idoneità e sicurezza (dal verbale del 20 marzo 2025 di collaudo tecnico amministrativo *"in corso d'opera"*, sembra, a un primo esame, potersi evincere che a tal fine sia avvenuta una consegna parziale anticipata dell'opera pubblica in questione - *"che prescinde dal suo collaudo"* -, dalla ditta esecutrice alla stazione

appaltante, pur prima della ultimazione dei lavori, per la prioritaria esigenza di farvi transitare autobus a trazione elettrica di TPL);

- a conferma di ciò risulta infatti che la Regione ha richiesto al Ministero se sussistono motivi ostativi all'attivazione temporanea, proprio sul tracciato filoviario, del servizio di trasporto mediante autobus elettrici, fino al 31/12/2025 (e il Ministero non ha fatto altro che ribadire che, oltre a non avere competenza su mezzi che non usano impianti fissi, l'utilizzo del tracciato prima del completamento della fase di verifica di sicurezza avviene naturalmente a esclusiva responsabilità del proprietario dello stesso e dell'esercente, ribadendo il divieto di ostacolare l'espletamento delle prove e verifiche funzionali non solo sui filobus ma anche "*sul tracciato*", cfr. nota MIT prot. n. 2499 del 19 marzo 2025, in riscontro alla nota Regione prot. 104807 del 14 marzo 2025);

- peraltro, come si evince a esempio dal verbale di sopralluogo del 21 novembre 2024, per il controllo ai fini della sicurezza ex dpr 753 del 1980, sono state dettate, proprio sul tracciato in corso di verifica, anche alcune prescrizioni che si sovrappongono a quanto invece previsto dal Ministero nel proprio nulla osta con condizioni di cui alla relazione del Comitato tecnico al nulla osta ex articolo 3 dpr 753 del 1980 del MIT (es. "sfalcio/rimozione delle siepi presenti tra la corsia carrabile e quella ciclopedonale");

-sotto il profilo logico, anche a tacere della competenza, appare prima facie non ragionevole, e dunque sintomo di eccesso di potere, ritenere che l'uso di un mezzo analogo ma non vincolato alla rete sospesa possa fare venire meno, prima della messa in esercizio del tracciato stesso, l'obbligo di verifica del rispetto di tutte le prescrizioni di sicurezza impartite dal Ministero (e sul punto non può non sottolinearsi che i verbali di sopralluogo appaiono del tutto generici, limitandosi di fatto ad affermare che, per il Comune di Pescara, si esprime parere favorevole "*sull'idoneità al transito di autobus della lunghezza massima di 12.20 metri e della larghezza di 2.55 sui percorsi sopra indicati in quanto gli stessi rispettano le*

norme previste dal Codice della Strada, previo sfalcio/rimozione delle siepi presenti tra la corsia carrabile e quella ciclopeditonale”, e che risultano conformi al codice della strada il capolinea e le fermate);

- quanto sopra esposto si ripercuote anche sull’analisi del periculum, atteso che, come si evince dalle difese delle parti resistenti (in particolare in quella del Comune di Pescara), le Amministrazioni si difendono, in ordine alla paventata sussistenza di una situazione di pericolosità (*in re ipsa*, in difetto della doverosa verifica dell’adeguamento alle prescrizioni ministeriali), affermando di avere adempiuto già a tutte le prescrizioni in questione impartite dal MIT nel parere sul nulla osta condizionato ex art. 3 cit., e contestando la interpretazione che ne fornisce la parte ricorrente;

- è evidente che, in tal modo, viene traslata di fatto dal MIT alle autorità locali e regionali la verifica di sicurezza dell’opera pubblica, e ciò solo giustifica un approccio precauzionale prima del completamento effettivo di tutti i controlli di sicurezza da parte dell’autorità effettivamente competente su quel tracciato, la quale aveva espresso non poche prescrizioni proprio in termini di sicurezza (tanto più che, stando a quanto risulta in atti, tali controlli dovrebbero essere imminenti, soprattutto se tutte le opere prescritte sono state già realizzate, cfr. ancora la nota MIT prot. n. 2499 del 19 marzo 2025: *“l’apertura all’esercizio del sistema filoviario ... si ritiene, in relazione alle procedure in corso, possa avvenire prima del 31/12/2025”*);

- quanto al bilanciamento con il danno, lamentato dalle Amministrazioni e relativo al risparmio di emissioni e alla necessaria riorganizzazione del servizio, si osserva che il primo aspetto è solo enunciato e privo di una specifica valutazione ambientale (del resto anche il tracciato filoviario ha ricevuto di fatto una valutazione ambientale relativa non al “sistema”, ma solo all’obbligo di non rimozione delle opere già realizzate, cfr. Tar Pescara sentenza 507 del 2022 e Consiglio di Stato sentenza 7952 del 2023); quanto al secondo, come emerso anche durante la discussione in camera di consiglio, il notevole afflusso di utenti sulla

nuova linea così creata è dovuta anche alla contemporanea eliminazione di altre linee urbane, sicché anche il danno alla utenza, nelle more della decisione nel merito, non risulta pienamente dimostrato, così come la insostituibilità del servizio reso con le linee ordinarie precedentemente in esercizio;

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per l'Abruzzo sezione staccata di Pescara (Sezione Prima) accoglie la istanza cautelare.

Fissa la ulteriore trattazione alla udienza pubblica del 22 maggio 2026.

Spese della fase compensate.

La presente ordinanza sarà eseguita dall'Amministrazione ed è depositata presso la segreteria del Tribunale che provvederà a darne comunicazione alle parti.

Così deciso in Pescara nella camera di consiglio del giorno 23 maggio 2025 con l'intervento dei magistrati:

Massimiliano Balloriani, Presidente FF, Estensore

Silvio Lomazzi, Consigliere

Giovanni Giardino, Primo Referendario

IL PRESIDENTE, ESTENSORE

Massimiliano Balloriani

IL SEGRETARIO