

**Regione Lazio**  
**Dipartimento del Territorio**  
**Direzione Regionale Ambiente**  
**Area di Valutazione Impatto Ambientale**  
Via del Tintoretto, 432 - 00142 Roma

**Oggetto: Osservazioni alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.)  
relative all'opera "metrotranvia leggera di superficie – 1° e 2° lotto del  
Comune di Latina"**

Il sottoscritto ing. Massimo de Simone, nato a Velletri (Roma) il 5/3/1974 e residente in Latina (LT) – CAP 04100 – via G. Reni, n. 12 - telefono e fax 0773695169 – e-mail: massimodesimone@libero.it, in qualità di Presidente del Comitato cittadino "MetroBugia" con sede presso il medesimo indirizzo e costituito con statuto del 3/12/2007 con lo scopo di informazione, verifica e controllo circa l'opera pubblica denominata "metrotranvia leggera di Latina", con la presente trasmette a codesto rispettabile ufficio la documentazione riguardante le osservazioni sulla procedura V.I.A. redatta dalla società Metrolatina spa e depositata in data 15/4/2009, per la valutazione e accertamento in virtù dei propri poteri e funzioni.

Rimaniamo a disposizione per qualsiasi ulteriore informazione, chiarimento e/o richiesta di ulteriore documentazione in nostro possesso.

Con osservanza.

Latina, 25/3/2009

ing. Massimo de Simone  
(Pres. Comitato Metro Bugia)

# **Progetto di realizzazione della metrotranvia leggera di superficie nel Comune di Latina 1° e 2° lotto**

## **OSSERVAZIONI ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A)**

### **PREMESSO**

Che l'amministrazione di Latina è intenzionata a realizzare sul territorio comunale l'opera di trasporto denominata erroneamente metrotranvia di superficie di latina", in pratica un "tram su gomma", e cioè un sistema di trasporto ibrido tra una filovia e una tranvia a guida vincolata. Per la realizzazione si è fatto ricorso alla procedura del project financing.

Che l'opera, dal costo pari a € 139.612.050,22 è finanziata per il 60% con i fondi statali di cui alla L. 26 febbraio 1998 n.211 e per il 40% dal concessionario soc. Metrolatina spa.

Che il presente comitato segue sin dall'inizio tutte le fasi dell'opera, avendone valutato le implicazioni e i risvolti sul territorio, effettuato misurazioni e rilievi metrici sul posto allo scopo di chiarire le situazioni progettuali maggiormente oscure, valutato l'effettiva utilità e alla fattibilità tecnico-economica dell'opera, aiutandosi nel lavoro anche con l'analisi delle situazioni delle tre città italiane (Padova, L'Aquila, Mestre) nelle quali lo stesso tram su gomma è stato realizzato o è ancora in fase di realizzazione più o meno avanzata.

Che in data 30/3/2009 e 2/4/2009 è stata depositata ampia documentazione relativa all'opera in oggetto rispettivamente all'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici e alla Procura generale della Corte dei Conti, chiedendo ad ognuno secondo i propri poteri e funzioni, di voler eseguire verifiche e accertamenti.

Che il presente comitato ha già depositato in data 21-7-2008 osservazioni relative alla procedura di verifica per l'assoggettamento V.I.A.

## CONSIDERATO

Che l'opera in oggetto, come si esporrà più dettagliatamente in seguito, presenta delle pesanti lacune dell'iter procedimentale, comporta dei gravissimi pericoli finanziari per il Comune di Latina a causa della convenzione stipulata tra concedente (Comune di Latina) e concessionario (società Metrolatina spa) e in particolar modo del piano economico-finanziario, inciderà profondamente e irreversibilmente sul tessuto urbano, sull'assetto viario, sulla gradevolezza paesaggistica della città, nonché sulle abitudini e sui comportamenti dei cittadini, non comportando altresì alcun beneficio per lo spostamento dei cittadini e anzi comporterà un peggioramento della situazione della mobilità del territorio comunale.

Che in realtà questa opera è ancora un prototipo, tutt'ora sperimentare e di grande e comprovata pericolosità. Opera decisamente inutile per la città, rischia anzi di peggiorare notevolmente e irreversibilmente le condizioni del traffico veicolare sia urbano sia su Via Epitaffio, la strada che collega Latina al borgo Latina Scalo.

Che l'opera così come concepita a fronte della evidente inutilità per i cittadini di Latina per ciò che concerne tempi e costi di percorrenza, provocherà gravi e dannose conseguenze sia per la città sia per i cittadini.

Che la Valutazione di Impatto Ambientale presentata in data 15/4/2009 presso il Vs ufficio non risponde né alle osservazioni già prodotte in precedenza dal comitato Metro Bugia, né tantomeno alle chiare prescrizioni del Vs ufficio in data 4/11/2008 prot. 194679. Non è un copioso numero di pagine – come quello presentato redatto da Metrolatina- a poter dimostrare che i problematiche siano risolte. Il Comitato l'ha esaminato interamente e con attenzione: non è cambiato nulla dell'opera e le numerose problematiche da tempo note sono rimaste invariate, e le prescrizioni regionali inadempite: il tracciato è il medesimo, stessi incroci e stesse le rotatorie che verranno semaforizzate. La rotaia è sempre stessa, quella sperimentale causa di centinaia di feriti gravi e un morto. I tempi, altissimi, di percorrenza sono rimasti invariati. Così come l'analisi comparativa

con altri mezzi di trasporto. Per questo motivo e per l'unico intento di tutelare i cittadini e il territorio di Latina, è risultato necessario ripresentare codesto documento di osservazioni al VIA.

Fanno parte integrante della presente alcuni documenti (vedi elenco finale), da cui scaturirà un quadro completo del lavoro del comitato cittadino "METROBUGIA".

Risulterà utile esporre prima di tutto la cronologia completa dell'iter procedimentale amministrativo seguito dall'amministrazione comunale di Latina fino alla data odierna.

## CRONOLOGIA

- 1) 5/5/2004: Deliberazione del Consiglio Comunale n. 47/2004 – approvazione del programma triennale dei lavori pubblici 2004/2006 nel quale non risulta inserita l'opera denominata "metropolitana Leggera di superficie".
- 2) Agosto 2004: redazione della analisi economica e finanziaria da parte del Dirigente dell'Ufficio grandi Opere e Infrastrutture ing. Lorenzo Le Donne denominato Progetto Preliminare Tranvia Leggera su Gomma – costo economico totale: 92.025.964 € (1°lotto) + 47.586.426,22 (2° lotto)= 139.612.050,22 €.
- 3) Ottobre 2004: redazione di un progetto denominato definitivo da parte del Dirigente, in realtà solo una breve analisi economica e finanziaria.
- 4) 1/10/2004: Deliberazione di Giunta Municipale n. 586/2004 – Approvazione del progetto preliminare per la realizzazione della metropolitana leggera di superficie – 1° Lotto – per un totale di € 88.120.652,00.
- 5) 15/10/2004: Deliberazione di Giunta Municipale n. 626/2004 – Approvazione del progetto preliminare per la realizzazione della metropolitana leggera di superficie – 2° Lotto – per un totale di € 47.586.426,22, nella quale viene si modifica il quadro economico della Deliberazione G.M. precedente n.586/2004 del 1/10/2004 aggiornandolo al costo totale di 92.025.624 € e ritiene di inserire l'opera nel programma Triennale delle opere pubbliche 2005-1007. La differenza come indicato nel successivo capitolo "osservazioni" è dovuta ad errore della stessa amministrazione nella richiesta di finanziamento al CIPE.
- 6) 29/11/2004: con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 47/2004 – variazione al bilancio provvisoriale 2004: emendamento al piano triennale OO.PP 2004-2006 con cui si inserisce nello stesso piano il project financing la realizzazione della metropolitana leggera di superficie 1° e 2° lotto sulla base dell'analisi economica del Dirigente dell'Ufficio grandi Opere e Infrastrutture ing. Lorenzo Le Donne.

- 7) 26/4/2005: deposito al protocollo del progetto preliminare redatto del promotore Raggruppamento Metrolatina.
- 8) 1/6/2005: Deliberazione di Giunta Municipale n. 354/2005 – nomina di una commissione valutazione a supporto del R.U.P.
- 9) 15/6/2005: Deliberazione di Giunta Municipale n. 387/2005 – predeterminazione dei criteri di valutazione delle proposte.
- 10) 1/8/2005: Deliberazione di Giunta Municipale n. 526/2005 – individuazione del promotore nel “raggruppamento Metrolatina” formato dalle imprese Saicam spa, Gemmo spa, Costruzioni Iannini spa, Atral s.c.a.r.l., Montele srl.
- 11) 7/9/2005: Deliberazione di Giunta Municipale n. 551/2005 – nomina del promotore “raggruppamento Metrolatina”.
- 12) 27/10/2005: Deliberazione di Giunta Municipale n. 696/2005 – presa d’atto modifica del raggruppamento temporaneo di imprese denominato “raggruppamento Metrolatina”.
- 13) 7/11/2005: Deliberazione di Giunta Municipale n. 725/2005 – approvazione documentazione integrativa e assunzione di impegno. Di approvare e trasmettere il progetto “di livello definitivo” redatto dal Dirigente dell’Ufficio grandi Opere e Infrastrutture ing. Lorenzo Le Donne, con le “integrazioni richieste” al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- 14) 25/11/2005: Deliberazione di Giunta Municipale n. 750/2005 – assunzione garanzie. Si incarica il Dirigente del Settore Grandi Opere di reperire delle risorse finanziarie a copertura della parte mancante dal quadro economico pari a € 2.342.334,00 (cfr. punto 4), attraverso devoluzione di mutui in essere o mediante contrazione di nuovo mutuo o altre risorse (cfr. punto 33).
- 15) 12/12/2005: Deliberazione di Giunta Municipale n. 790/2005. si da atto di voler procedere mediante altre forme di finanziamento pubblico (Regione Lazio) ovvero mediante ricorso a mutuo ordinario da contrarsi nell’esercizio finanziario 2006 per fare fronte alla mancanza economica paria € 2.342.334,00 (cfr. punto 4).
- 16) 23/3/2006: Deliberazione di Giunta Municipale n. 125/2006. Approvazione del progetto preliminare del promotore bando di gara e procedura di affidamento tramite licitazione privata e con criterio offerta economicamente più vantaggiosa da confrontarsi con quella del promotore.
- 17) 31/3/2006 pubblicazione bando di gara.
- 18) 21/7/2006 : la gara è stata dichiarata deserta.
- 19) 27/9/2006: Determinazione Dirigenziale n. 178/2006. Aggiudicazione, in via provvisoria, al raggruppamento Metrolatina, per la concessione in project financing relativa alla progettazione, realizzazione e gestione dell’opera “metrotranvia leggera di superficie”.
- 20) 16/1/2007: il raggruppamento Metrolatina ha trasmesso, a seguito delle ulteriori modifiche apportate, copia della convenzione di bozza definitiva.

- 21) 18/1/2007: Deliberazione di Giunta Municipale n. 12/2007 aggiudicazione definitiva della concessione al Raggruppamento Metrolatina.
- 22) 23/1/2007: trasmissione del progetto definitivo da parte del raggruppamento Metrolatina.
- 23) 27/2/2007: costituzione con atto Notaio Candiani della società di progetto Metrolatina spa.
- 24) 28/2/2007: con nota n. 21776 il Rup richiede alla Regione Lazio la verifica del progetto definitivo all'assoggettabilità alla VIA.
- 25) 30/3/2007: con nota n. 33852 il Rup ha trasmesso alla Regione Lazio integrazioni per la verifica del progetto definitivo all'assoggettabilità alla VIA, in risposta ai quesiti evidenziati nell'incontro presso la regione Lazio il 14/3/2007.
- 26) 17/4/2007: con nota n. 39437 il Rup ha trasmesso alla Regione Lazio ulteriori integrazioni per la verifica del progetto definitivo all'assoggettabilità alla VIA, in risposta ai quesiti evidenziati nell'incontro presso la regione Lazio il 2/4/2007.
- 27) 30/4/2007: l'area VIA della regione Lazio chiede integrazioni dando 30 giorni di tempo.
- 28) 21/5/2007: il Comune di Latina chiede all'area VIA 30 giorni di proroga.
- 29) 19/9/2007: Deliberazione di Giunta Municipale n. 511/2007. Modifica della convenzione – Inserimento. Variazione al bilancio pluriennale 2007/2009 per l'annualità 2009 pari a € 2.342.000,00 €, da sottoporre a ratifica del Consiglio Comunale entro 60 giorni (vedi allegato).
- 30) 30/11/2007: Deliberazione di Giunta Municipale n. 702/2007. Riadozione della Delibera di Giunta Municipale n. 511 del 19/9/2007.
- 31) 7/12/2007: trasmissione di un secondo progetto definitivo da parte della soc. Metrolatina ai fini della verifica Ministeriale di cui alla Legge 1042/69, come integrata dall'art. 5 della Legge 211/92.
- 32) 7/12/2007: trasmissione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini del rilascio del Nulla Osta tecnico ai fini della sicurezza, ai sensi dell'art. 13 comma 3, della Legge 472/1999.
- 33) 20/12/2007: Deliberazione Consiglio Comunale n. 121/2007 - ratifica di variazione di bilancio del Consiglio Comunale relativa alla delibera di Giunta Municipale del 30/11/2007 n. 702/2007.
- 34) 27/3/2008: l'area VIA della Regione Lazio chiude il procedimento per mancata trasmissione integrazioni da parte del Comune di Latina.
- 35) 17/6/2008: avviene la pubblicazione sul BURL Comune di Latina.
- 36) 21/7/2008: Osservazioni del Metro Bugia alla Regione Lazio relative alla VIA.
- 37) 4/11/2008: determinazione di rinvio a procedimento di VIA da parte della Regione Lazio.

## OSSERVA

### - Sull'iter procedimentale del progetto di finanza:

1) La realizzazione dell'opera comporta **variazione urbanistica al P.R.G.** cosicchè risultava necessario un passaggio obbligato in Consiglio Comunale già nella fase della progettazione preliminare. Infatti la sede tranviaria corre sia lungo area boschiva vincolata in relazione alla Legge Regionale 24/98 e al D.Lsg 42/2004 (vedi anche punto F), sia attraverso fondi privati.

E' quantomeno originale la dizione riportata nella documentazione VIA di Metrolatina che al punto 4 dell'elaborato "*sintesi non tecnica*" recita: "l'ulteriore strumento di cui prender atto è costituito dal P.R.G. del comune di Latina. L'intervento non presenta evidenti violazioni alle prescrizioni dei piani..."

Cosa significhi quell'"evidenti" rimane un mistero: quello che è evidente invece è che la Legge, per fortuna, non distingue tra violazioni evidenti e non evidenti e una violazione rimane tale a prescindere da ulteriori semplicistiche considerazioni.

Al contrario l'iter amministrativo è andato avanti anche con la presentazione del progetto definitivo in data 23-1-2007 da parte del concessionario Metrolatina seguita dalla stipula tra concedente Comune di Latina e concessionario dell'ultima versione della convenzione in data 19/9/2007 con Deliberazione di Giunta Municipale n. 511/2007 e infine da presentazione sempre da parte di Metrolatina di ulteriore progetto definitivo in data 7/12/2007.

La variante urbanistica lungi dall'essere una procedura semplice e senza rischi a tutt'oggi ancora non essere stata presa in considerazione nemmeno dalle commissioni comunali.

Quindi l'intero iter procedurale amministrativo -tranne la ratifica di variazione di bilancio del Consiglio Comunale per far fronte alla mancanza economica pari a € 2.342.334,00 è stato svolto dalla sola giunta di maggioranza, saltando di fatto un passaggio necessario nella procedura del Project financing (vedi figura 1) ponendo tutt'ora a rischio l'intera procedura.

ARTICOLAZIONE DELLE FASI PROCEDIMENTALI DEL PROJECT FINANCING		
FASI	CONTENUTO OPERATIVO	PRODOTTO/PROVVEDIMENTO
2° Fase <u>INDIVIDUAZIONE</u> <u>PROMOTORE</u> <u>E APPROVAZIONE</u> <u>PROGETTO PRELIMINARE</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analisi e valutazione della fattibilità delle proposte sia dal punto di vista amministrativo, tecnico ed economico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Determinazione Dirigenziale di nomina della eventuale Commissione consultiva per la valutazione tecnica, economica e amministrativa dei progetti proposti ↓</li> <li>Verbali degli incontri ↓</li> <li>Acquisizione parere sulla valutazione di congruità del valore del bene immobile che si cede in godimento qualora fosse prevista la corresponsione del prezzo da parte della A.C. (ex art. 19 comma 2 L. 109/94 e s.m.i.) ↓</li> <li>Scheda di variazione del bilancio di previsione per la copertura finanziaria della quota parte a carico della A.C. ↓</li> <li>Deliberazione di Consiglio Comunale di approvazione del progetto e nomina del promotore <b><u>nel caso in cui l'opera è soggetta a variazione urbanistica</u></b></li> <li>Deliberazione di Giunta Comunale di approvazione del progetto (eventualmente impegno fondi) e nomina del promotore <b><u>nel caso in cui l'opera non è soggetta a variazione urbanistica</u></b></li> </ul>

**Fig.1**

2) Tutti i passaggi dell'iter procedimentale e soprattutto la stipula della convenzione che lega il concedente Comune di Latina al concessionario privato Metrolatina spa sono state effettuate senza che il Consiglio Comunale venisse minimamente coinvolto.

Persino le Commissioni Comunali non hanno ancora esaminato il progetto, che tra l'altro –come si accennerà di seguito- presenta numerosissime e rilevanti problematiche di ordine tecnico, economico e procedurale, mancando persino l'analisi conoscitiva e studio del fabbisogno mediante analisi della domanda.

3) Non risulta effettuata alcuna analisi costi-benefici e ne valutazione di alternative possibile come peraltro rimarcato nella determinazione proc.n. 194679 in data 4.11.2008 di rinvio a procedimento VIA da parte della Regione Lazio.

- Sulla convenzione stipulata tra il concedente Comune di Latina e il concessionario Metrolatina spa

1) l'art 21 della convenzione (fig.2) riporta il piano economico finanziario specificando entrate economiche del concessionario durante il periodo trentennale di gestione dell'opera:

a) il contributo regionale per il trasporto pubblico, basato sul dato previsionale di 902.000 km/vettura prodotta dall'opera, è stato calcolato su un contributo immaginario e utopico da parte della Regione Lazio pari a 8,25 €/km, per un totale di 7,5 milioni di euro ogni anno per trent'anni.

La quantificazione del contributo infatti **non ha avuto mai alcun riscontro** dall'ente erogatore Regione Lazio. Inoltre il contributo così determinato si situa al di fuori da ogni più ottimistica previsione se pensiamo che le Regioni italiane accordano un contributo per mezzi di trasporto assimilabili variabile tra 2 e 3 €/km.

A titolo di esempio si considererà la Regione Veneto riconosce a Padova per il medesimo mezzo di trasporto Translohr l'ammontare di 1,5 milioni di euro, circa il 20% di quanto inserito nel piano economico finanziario in oggetto.

b) I ricavi da traffico quantificati nel piano economico finanziario prevedono un numero di utenti paganti pari a **8.448 giornalieri** per introito complessivo annuo pari a 2.115.379 €. Essendo ad oggi gli utenti autobus nel percorso che sarà servito dal tram circa 3.000, l'incremento previsto **dovrebbe essere pari a quasi il 300%**. A Padova dove da qualche tempo circola non senza problematiche lo stesso tipo di mezzo di trasporto l'incremento si è attestato intorno al 15%. E' quanto meno inquietante che questo dato, che vorrebbe un incremento a Latina 20 volte superiore di quello padovano, non è frutto di alcuna analisi conoscitiva o studio del fabbisogno mediante analisi della domanda necessari anche per opere di dimensioni decisamente minori.

c) Il non meglio specificato e niente affatto rassicurante ricavo “eventuale” provenienti da sfruttamento spazi pubblicitari e aree e/o **beni immobili ceduti in proprietà o in godimento.**

d) Viste le condizioni del piano economico-finanziario il Comune di Latina ha cercato di limitare i danni, ma ciò non sarà per nulla sufficiente. Nella convenzione (art. 7 lettera L) infatti è pattuito che il Comune di Latina non potrà assumere iniziative che possano risultare in concorrenza con le attività previste nella convenzione (servizi di trasporto diretti alla persona, pubblicità e gestione dei parcheggi, gestione di aree appositamente espropriate) bloccando di fatto altre iniziative di apertura alla concorrenza di altri servizi.

*Comune di Latina - Atti Deliberati*

- articolo 21 - tariffe, contributi e ricavi di gestione e di servizi vari.  
Durante la fase di gestione del Servizio di trasporto tranviario e dei Servizi vari, il Concessionario avrà il diritto di percepire, come da Piano Economico e Finanziario:

- i Contributi Regionali per la gestione della Tramvia individuati nel Piano economico-finanziario in relazione ai km\*vetture prodotti;
- i Ricavi da traffico generati dall'espletamento del Servizio di trasporto tranviario calcolati sulla base dell'applicazione della tariffa indicata nel Piano economico-finanziario;
- eventuali ricavi per Servizi vari, tra i quali lo sfruttamento di spazi pubblicitari, nonché lo sfruttamento economico di aree e/o di beni immobili ceduti in proprietà o in godimento dal Concedente o allo scopo espropriati, anche con destinazione ad uso parcheggio, secondo quanto previsto nel precedente art. 3, lett. e).

Il Concessionario, ai sensi dell'art.49 del D.Lgs 507/93 del 15.11.1993 lett. a, e come meglio esplicitato nella circolare 13/E/4/902 del 25.03.2004, è esonerato dal pagamento della tassa o.s.a.p..  
Il contributo ed i ricavi di cui alle precedenti lettere a), b) e c) saranno adeguati - secondo il principio dell'Equilibrio Economico-Finanziario che ha determinato la misura iniziale dei suddetti corrispettivi - entro il limite della variazione dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le Famiglie di Operai ed Impiegati, intervenuta nei precedenti dodici mesi.  
A tal fine, il Concessionario presenterà al Concedente il calcolo di detto adeguamento entro 30 (trenta) giorni dall'inizio di ogni anno di gestione.  
Nei successivi 30 (trenta) giorni il Concedente autorizzerà l'adeguamento proposto o comunicherà le proprie osservazioni.  
Qualora il Concedente non proponga osservazioni, la determinazione effettuata da parte del Concessionario dovrà ritenersi definitiva, in assenza di errore manifesto, con valore retroattivo al 1° gennaio.  
Il pagamento degli importi di cui alla precedente lettere a) sarà determinato annualmente sulla base dei Km/vettura prodotti, e indicati nel Piano Economico Finanziario, e saranno versati con ratei in acconti trimestrali posticipati entro il decimo giorno precedente la data di scadenza di ciascun trimestre.  
In relazione al primo anno di esercizio del Servizio di trasporto tranviario, i Contributi Regionali di cui alla lettera a) che precede saranno corrisposti sul dato previsionale di 902.000 Km/vettura, salvo approvazione del Piano di esercizio da parte della Regione, a mezzo ratei in acconti trimestrali posticipati entro il decimo giorno precedente la data di scadenza di ciascun trimestre, con decorrenza dalla data di avvio della gestione funzionale ed economica.

Deliberazione di Giunta N° 511/2007  
Pag. 8 di 12

**Fig.2**

2) l'art. 25 riporta testualmente che “qualora una delle condizioni per il mantenimento del piano economico finanziario dovesse essere modificata si procederà alla revisione del Piano Economico Finanziario ai sensi del successivo art.26”. Per quanto detto le

probabilità che si verifichi lo squilibrio del piano economico finanziario sono pertanto altissime.

Qualora una delle condizioni per il mantenimento del piano economico finanziario dovesse essere modificata si procederà alla revisione del Piano Economico Finanziario ai sensi del successivo art.26.

#### **- ARTICOLO 25 - CONDIZIONI PER L'EQUILIBRIO ECONOMICO-FINANZIARIO**

Costituiscono elementi essenziali per il mantenimento dell'Equilibrio Economico-Finanziario della Concessione:

- a) la non alterazione dei costi di costruzione e gestione come stimati nei Quadri Economici dell'Opera e nel Piano Economico Finanziario salvo che tale alterazione sia direttamente imputabile a fatto o comportamento del Concessionario;
- b) la durata della Concessione;
- c) i contributi statali ex L. n. 211/1992 erogati con le modalità e i tempi previsti dalla presente Convenzione e dal Piano economico finanziario;
- c-bis) la attribuzione (direttamente o indirettamente) da parte del Concedente al Concessionario, dal 30 aprile 2009, della somma pari ad Euro 2.342.000,00 che il Concedente si è impegnato a garantire a copertura delle risorse pubbliche non finanziate dal CIPE, giusta deliberazione di Giunta Municipale n. 750 del 25 novembre 2005. L'attribuzione di tale somma, ove non erogata da parte di soggetti terzi rispetto al Concedente (Regione Lazio) entro il termine del 30 aprile 2009, dovrà essere operata direttamente dal Concedente, con risorse a proprio carico, in favore del Concessionario previa formale inserzione del relativo impegno di spesa nella previsione di bilancio pertinente, anche attraverso la contrazione di appositi mutui, e comunque in tempo utile tale da assicurare la disponibilità del contributo in questione a decorrere dal termine suindicato. Ove tale somma non dovesse essere attribuita al Concessionario dal Concedente o da soggetti terzi nel termine sopra indicato si ricorrerà, in applicazione del successivo art. 26, alla revisione della Concessione mediante la rideterminazione delle condizioni di Equilibrio Economico Finanziario.
- d) i contributi Regionali in conto esercizio erogati con le modalità e i tempi previsti dalla presente Convenzione e dal Piano economico finanziario;
- e) i ricavi da traffico;
- f) il rispetto dei tempi indicati nel Cronoprogramma;
- g) la disponibilità dei terreni interessati dai lavori nella proprietà e/o possesso del Concedente ovvero dei terreni appartenenti ad altri soggetti cui non risulti applicabile l'art. 12 della Convenzione;
- h) il rilascio delle autorizzazioni e dei permessi, di competenza del Concedente, nei tempi previsti nel Cronoprogramma;
- i) la disponibilità a titolo di godimento di aree e/o immobili nei limiti di quanto previsto ai sensi all'art. 7 lettera a) della presente Convenzione.

Qualora una delle condizioni per il mantenimento dell'Equilibrio Economico-Finanziario dovesse essere modificata si procederà alla revisione del Piano Economico Finanziario ai sensi del successivo art. 26.

Ai fini del presente articolo, limitatamente all'elemento di cui alla lettera e), per l'applicazione del successivo art.26, saranno presi in considerazione i minori ricavi da traffico qualora si verificano oscillazioni superiori al 5%, fermo

Deliberazione di Giunta N° 511/2007  
Pag. 9 di 12

### **Fig.3**

3) Nella convenzione il Comune si obbliga a corrispondere al concessionario (art.25 lettera i) qualora si verifichi la circostanza della diminuzione del numero di viaggiatori annui paganti (oscillazione superiori al 5%) rispetto al numero stimato nel PEF redatto dal concessionario (8.448 passeggeri/giorno).

– nei primi cinque anni di esercizio il 10% dei minori ricavi da traffico

– dal 6° anno in poi la revisione del piano economico finanziario, anche attraverso la modifica della durata della concessione senza determinarne il periodo e quindi presumibilmente fino alla soddisfazione totale del concessionario.

La prospettiva che il comune sarà tenuto a rifondere al concessionario i minori ricavi da traffico è avvalorata dal fatto che è stata inserita già nel bilancio comunale 2008 una somma prudenziale pari a € 200.000 per il primo anno.

4) L'art. 25 comma i della Convenzione garantisce che il Comune adotti politiche di mobilità urbana idonee a far conseguire al concessionario le quantità di servizi ed il numero dei passeggeri stimati nel PEF. Ciò vuol dire che per incentivare l'utilizzo della tramvia e raggiungere gli utopistici 8.448 viaggiatori giornalieri potrà essere adottata qualsiasi politica di mobilità urbana non meglio specificata se non, in ultima analisi, lo strumento di tariffazione integrata. Risulta evidente l'obiettivo di avvantaggiare il concessionario anche costo di svantaggiare gli utenti pur di garantire l'utilizzo di un mezzo che non possiede alcuna finalità di utilità.

5) L'art. 26 riporta testualmente: "ove ... l'equilibrio economico finanziario sia alterato ed il concedente rifiuti e/o ritardi oltre 60 giorni la revisione, il Concessionario **ha diritto di recedere dalla concessione, con il riconoscimento dei compensi** di cui all'articolo 37-septies della Legge 109/94."

Come noto nella procedura del project financing dovrebbe essere indicato in maniera certa e determinata come si ristabilisce l'equilibrio economico e finanziario. Al contrario nell'art. 26 **viene tralasciata ogni indicazione in merito** lasciando le richieste all'arbitrarietà di valutazione del concessionario. In particolare risulta una clausola vessatoria nei confronti del concedente poiché a fronte di una mancata revisione dell'equilibrio economico finanziario il concessionario avrà diritto di recedere con il riconoscimento dei compensi.

Al concedente non sarà lasciata quindi alcuna via d'uscita ponendosi tra la scelta di accettare qualsiasi richiesta del concessionario non meglio specificata nella convenzione o lasciare che il concessionario receda per diritto dalla convenzione, potendo di fatto abbandonare la gestione dell'opera di trasporto non remunerativo, essendo riconosciuti infine dal concedente anche i compensi.

restando quanto previsto all'art. 7 primo comma lettera j) che precede in ordine al quale, per i primi cinque anni di esercizio del Servizio del trasporto tranviario, in relazione all'applicazione del presente articolo, saranno presi in considerazione i minori ricavi da traffico qualora si verificino oscillazioni superiori al 5% eccedenti la misura del 10% prevista al menzionato art. 7 (lett. j).

Ai fini del rispetto delle condizioni di Equilibrio Economico finanziario della presente Concessione, il Concedente, adotterà politiche di mobilità urbana idonee a consentire il raggiungimento da parte del Concessionario delle quantità di servizio e di passeggeri definiti nel Piano Economico Finanziario, anche mediante l'adozione di strumenti di tariffazione integrata.

#### **- ARTICOLO 26 – REVISIONE DEL PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO**

Le Parti concordano fin da ora che qualora nel periodo di durata della Concessione risultino modificati - per effetto degli eventi previsti nella presente Convenzione, di variazioni apportate dal Concedente, o di norme legislative e regolamentari sopravvenute o di altri eventi non dipendenti dal Concessionario - uno o più degli elementi indicati al precedente art. 25, e più in generale i presupposti e le condizioni di base che determinano l'Equilibrio Economico-Finanziario della Concessione, il Concedente ed il Concessionario dovranno consultarsi per concordare una revisione della Concessione.

Detta revisione dovrà essere attuata mediante rideterminazione delle condizioni di Equilibrio Economico Finanziario, anche attraverso la modifica della durata della Concessione.

In deroga a quanto previsto all'articolo 34 (*Controversie*), qualora, nell'ipotesi di cui al precedente paragrafo del presente articolo, non sia raggiunto un accordo per la revisione del Piano entro 40 (quaranta) giorni dalla data di avvio della consultazione tra le Parti al riguardo, ciascuna parte potrà ricorrere agli arbitri di cui al successivo art. 34 ed il Concessionario potrà, altresì, recedere dalla presente Convenzione ai sensi del successivo art. 27.

Qualora nuove disposizioni o fatti sopravvenuti modifichino significativamente il quadro economico finanziario in senso favorevole al Concessionario, la revisione sarà effettuata a vantaggio del Concedente.

Ove, per effetto degli eventi di cui ai commi che precedono, l'Equilibrio Economico-Finanziario sia alterato ed il Concedente rifiuti e/o ritardi oltre 60 giorni la revisione, il Concessionario ha diritto di recedere dalla concessione, con il riconoscimento dei compensi di cui all'articolo 37-septies, comma 1, lettere a) e b) e c) della Legge n. 109/94. Ai sensi dell'articolo 37-septies, comma 2, della stessa legge, le somme spettanti al Concessionario sono destinate prioritariamente al soddisfacimento dei crediti dei finanziatori del Concessionario e sono indisponibili da parte di quest'ultimo fino al completo soddisfacimento di detti crediti.

Così come riportati nello schema di convenzione che con il presente atto si approva con le modifiche di cui sopra e si allega sub F) e sub G);

Di approvare le modifiche apportate dal promotore alla relazione illustrativa del Piano economico finanziario come riportate nel documento allegato sub C);

Di dare atto che il presente provvedimento di riapprovazione della Relazione illustrativa al PeF e dello schema di convenzione, fatto salvo quanto già deliberato con il provvedimento di G.M. n° 125 del 23/03/2006, ai sensi di quanto previsto negli artt.25 e 26 del testo dello schema della convenzione medesima, non comporta impegno di spesa immediato ed attuale in quanto ove l'Amministrazione non disponesse delle risorse pubbliche nei termini previsti dall'art.25 lett.c bis, potrà procedere, in applicazione del contenuto del successivo art.26, 1° comma, alla rideterminazione delle condizioni di equilibrio del Piano Economico Finanziario potendo far ricorso anche ad una maggiore durata della concessione.

Di trasmettere il presente provvedimento ed i relativi allegati all'Ufficio Contratti per la predisposizione degli atti relativi alla stipula del contratto, dando altresì mandato di apportare le opportune integrazioni al testo della convenzione, come da nota allegata sub G) al presente provvedimento;

Di apportare al Bilancio pluriennale di previsione 2007/2009 la seguente variazione di bilancio per l'annualità 2009:

<b>MAGGIORI ENTRATE BILANCIO DI PREVISIONE ANNUALITA' 2009</b>			
<b>CAPITOLO</b>	<b>CODICE MECC.</b>	<b>OGGETTO</b>	<b>IMPORTO</b>
NUOVO 709/0	5.03.1130	MUTUO METROTRANVIA LT – LT SCALO	€ 2.342.000,00

<b>MAGGIORI SPESE BILANCIO DI PREVISIONE ANNUALITA' 2009</b>			
<b>CAPITOLO</b>	<b>CODICE MECC.</b>	<b>OGGETTO</b>	<b>IMPORTO</b>
NUOVO 2100/0	2.08.03.01	MUTUO METROTRANVIA LT – LT SCALO	€ 2.342.000,00

In definitiva la convenzione stipulata ad opera della Giunta Comunale può ben essere definitiva ad avviso del Comitato “capestro”. Infatti, come noto il progetto di finanza prevede al massimo una suddivisione dei rischi connessi. Al contrario risulta difficile capire come sia possibile per un amministrazione pubblica **assumersi tutti i rischi legati ad una operazione economica** di project financing quando il privato al contrario ne è totalmente esente. Facendo l’esempio del privato o del buon padre di famiglia: “Quale cittadino sarebbe così folle da impegnarsi la casa senza aver letto prima cosa sta firmando?”

E’ da tempo che il comitato Metro Bugia indica ai nostri amministratori i forti rischi nell’immediato e nel futuro che sta correndo il Comune di Latina che di fatto verrà chiamato a risarcire la società privata Metrolatina del mancato introito dovuto alle false aspettative del piano economico-finanziario, e che, considerato i numeri in gioco, **rischiano seriamente di portare l’ente pubblico verso la bancarotta**. A titolo di esempio questa volta basterà dare uno sguardo alla situazione del comune di L’Aquila, che con la stessa disinvoltura si è imbattuto nella medesima opera di trasporto Translohr, con un costo realizzazione già cantierato di 20 milioni di euro che con tutta probabilità dovrà restituire allo Stato indirizzando di fatto il comune verso il dissesto finanziario (all.13).

#### sul piano economico-finanziario:

l’amministrazione comunale di Latina si è già fatta carico ancora prima di iniziare di una mancanza economica pari a 2.342.033,00 per due errori prettamente matematici manifestamente evidenti contenuti nella delibera di Giunta Municipale n. 586/2004 del 1/10/2004 (cfr. cronologia punto 4) fatta appositamente passare come un minor finanziamento del CIPE.

Infatti il costo di realizzazione del primo lotto indicato nella Delibera risulta errato per difetto (88.120.652,00 € < 92.025.964,00 € ). Inoltre la banale addizione da cui scaturisce il costo economico approvato (88.120.652,00 €) risulta errato. Infatti dalla somma evidenziata (63.884.842,00 € + 9.846.173,00 € +8.389.687,00 €) risulterebbe addirittura un importo inferiore pari a 82.120.652 €. In ogni caso l’amministrazione ha già inoltrato con prot. 79231 del 10/8/2004 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento Trasporti Terrestri e alla Regione Lazio – Assessorato

Trasporti e Lavori Pubblici, l'istanza per la copertura del 60% dell'investimento sull'importo errato (88.120.652,00 € < 92.025.964,00 €) il che comporterà un finanziamento del CIPE non corrispondente all'importo reale. Il comune pone rimedio al proprio errore caricando le casse comunali di un costo pari alla differenza (92.025.964,00 € - 88.120.652,00 € = 2.342.334,00 € mediante una variazione di bilancio del Consiglio Comunale come specificato di seguito al punto 14) 15) e 33).

sul piano tecnico-progettuale:

A) UTILITA':

I termini di raffronto secondo le quali i possibili utenti del mezzo indirizzeranno la loro scelta saranno: il tempo trascorso, il costo del viaggio, il comfort.

**1) tempo:** dalla relazione di verifica ambientale di Metrolatina del 15/2/2008 di cui si riporta di seguito uno stralcio si evincono chiaramente i tempi di percorrenza del mezzo:

Rapporto Finale

**TABELLA 1.1 PARAMETRI CHIAVE LINEE TRANVIARIE 1 E 2**

	Linea 1	Linea 2
Lunghezza di esercizio (media andata e ritorno) (km)	9,6	5,6
Fermate (solo andata)	16	17
Velocità commerciale (km/h)	22,8	14,6
Tempo percorrenza (min)	25	23
Frequenza ore di punta (min)	7,5	7,5
Frequenza ore di morbida (min)	15	15
Orario di servizio	06:00 – 24:00	06:00 – 24:00
Ore di punta	6 (06:00 – 08:00; 13:00 – 15:00; 17:00 – 19:00)	
Ore di morbida	12 (08:00 – 13:00; 15:00 – 17:00; 19:00 – 24:00)	
Percorrenza annua Linea 1+2 (km/anno)	1.025.545	
Vetture: servizio ordinario	7	7
per il servizio di scorta	1	1

- Il tempo di percorrenza Linea 1 (autolinee-Lt Scalo) : 25 min

- Il tempo di percorrenza Linea 2 (q4q5- autolinee) : 23 min

per un totale di 48 minuti.

Tale risultato risulta già di gran lunga maggiore di quello occorrente per spostarsi fino alla stazione di Latina Scalo con il proprio autoveicolo. Infatti è di estrema evidenza (basterebbe chiedere a qualsiasi cittadino di Latina) che con l'automobile non ci si impiega più di 20-25 minuti, nei momenti di traffico più intenso.

Ma a tale già spropositato lasso di tempo impiegato dal mezzo pubblico in oggetto, bisognerà sicuramente aggiungere (per poter parlare di utilità e quindi verificare se il mezzo sarà utilizzato oppure no) anche quello occorrente per l'arrivo alla fermata, il parcheggio e l'attesa dell'arrivo del vagone valutabili ottimisticamente in circa 15 minuti.

Ne consegue che il tempo occorrente per spostarsi fino alla stazione di Latina Scalo con il metrotram (25 + 23 + 14 = 1h e 2') sarà pari a più del doppio di quello occorrente per lo stesso spostamento in automobile (28'), e rimarrà pressoché invariato al tempo corrente di spostamento tramite autobus di linea, come tra l'altro il comitato sostiene da molto tempo (vedi a questo proposito la tabella seguente proposta in tempi non sospetti dal comitato relativa al tempo di percorrenza).

fasi del tragitto	TEMPO in minuti	
	AUTO	TRAM
1) spostamento fino alla fermata	0	5
2) parcheggio alla fermata	0	5
3) attesa tram	0	4
4) viaggio	23	48
5) parcheggio stazione	5	0
<b>TOT.</b>	<b>28'</b>	<b>1h 2'</b>

2) **costo**: come si evince dalla tabella seguente il costo dello spostamento con il tram è di gran lunga maggiore rispetto quello occorrente per muoversi con un mezzo privato.

Il calcolo relativo all'automobile è stato effettuato considerando un consumo pari a 15 km/l, relativo ad una automobile di media cilindrata su percorso misto.

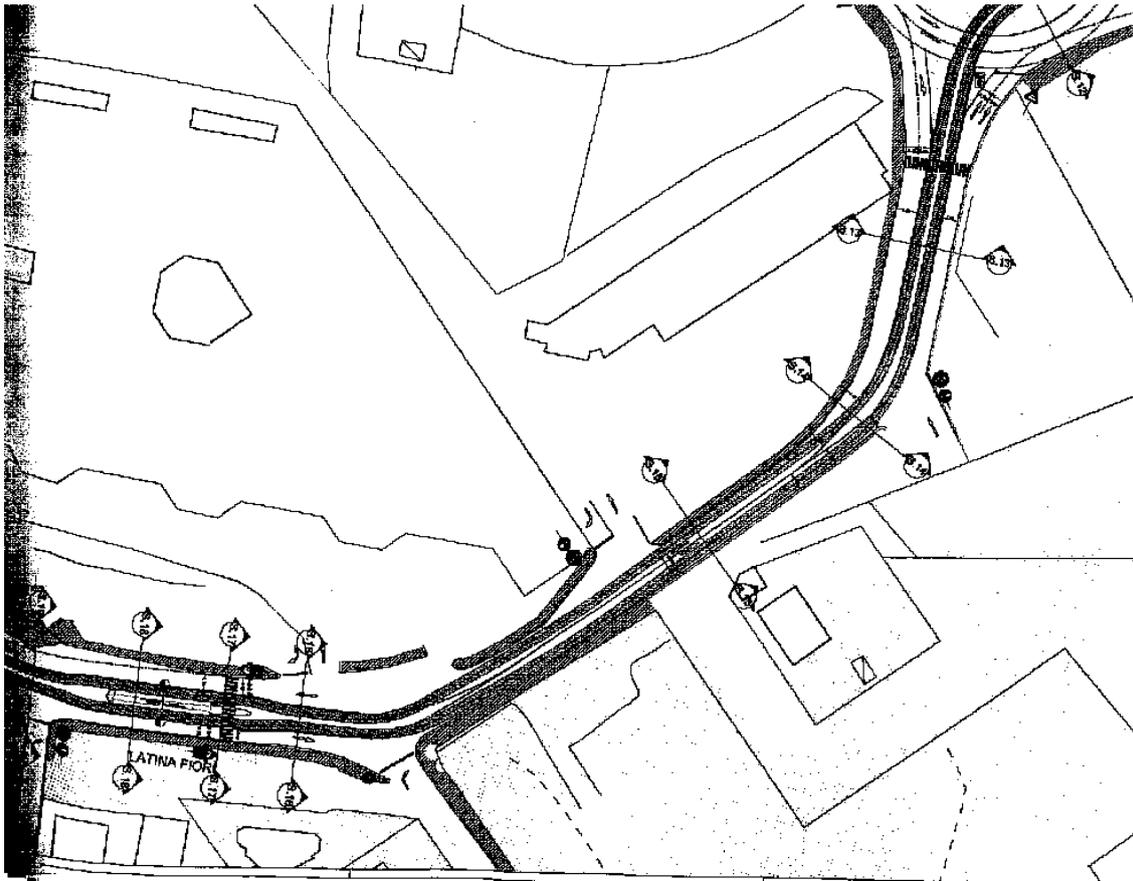
	COSTO in Euro	
	AUTO	TRAM
1) andata	1	1
2) ritorno	1	1
3) parcheggio	0	2
<b>TOT.</b>	<b>2</b>	<b>4</b>

Inoltre, per non aggravare eccessivamente la disuguaglianza di costo, già troppo evidente, non è stata vagliata la circostanza del viaggio in automobile con più passeggeri (car pool); in tal caso il costo per persona si ridurrebbe sensibilmente.

3) *comfort*: l'automobile è per antonomasia il mezzo di locomozione più confortevole, definito per questo "porta a porta". Se consideriamo inoltre la scomodità dello spostamento con il metrotram dovendo percorrere diverse fasi costituenti il tragitto (automobile fino alla fermata, parcheggio, attesa per l'arrivo del vagone, ed infine il viaggio vero e proprio) e il numero assai limitato di posti a sedere nel vagone (solo 24 su 127 totali), appare ancora con maggiore evidenza che l'automobile verrà preferita anche secondo questo parametro.

#### B) PENALIZZAZIONE TRAFFICO:

Se da una parte l'utilità dell'opera desta più di qualche perplessità, la penalizzazione del traffico appare scontata. Si tratta infatti di inserire nel tessuto viario della città vagoni di notevole lunghezza (25 metri) anche in zone che presentano non poche criticità per lo spazio disponibile (ad esempio incrocio Via Battisti – Via Matteotti). Ciò comporterà anche la riduzione delle corsie percorribili dai veicoli e il passaggio di alcune tra le più trafficate arterie da due a un senso di marcia. Ad esempio nel tratto compreso tra via Ufente e la rotatoria dell'Aviatore, davanti al centro Latina Fiori -che è già ora una zona critica per la circolazione- il flusso veicolare intersecherà la traiettoria del tram, provocando pesanti rallentamenti e indubbia pericolosità proprio per la sua concezione progettuale che, come si può chiaramente notare dalla figura allegata tratta sempre dal progetto di Metrolatina- desta più di qualche perplessità.



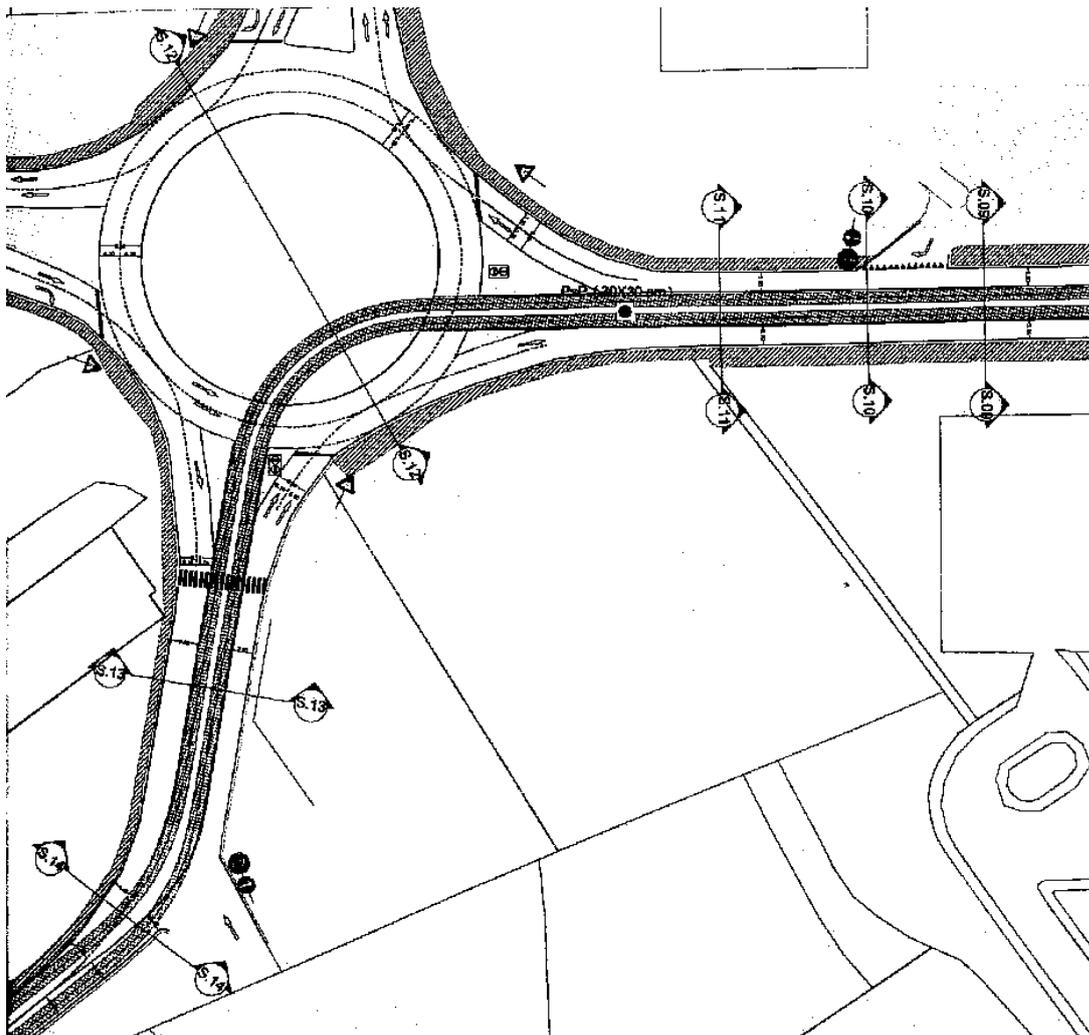
E' solo il caso di far notare che la prossima inaugurazione del grattacielo "Torre Pontina" di 34 piani, che ospita circa 400 tra appartamenti e uffici più decine di ristoranti e negozi commerciali moltiplicherà il traffico già esistente rendendo l'area verosimilmente un trappola senza uscita per veicoli e tram.

2) rotonde: semaforizzazione di alcune rotonde tra le più trafficate in assoluto, come tra l'altro si evince dalla tavola denominata "*Studio di impatto ambientale - Relazione del quadro ambientale*" di cui di seguito si propone uno stralcio.

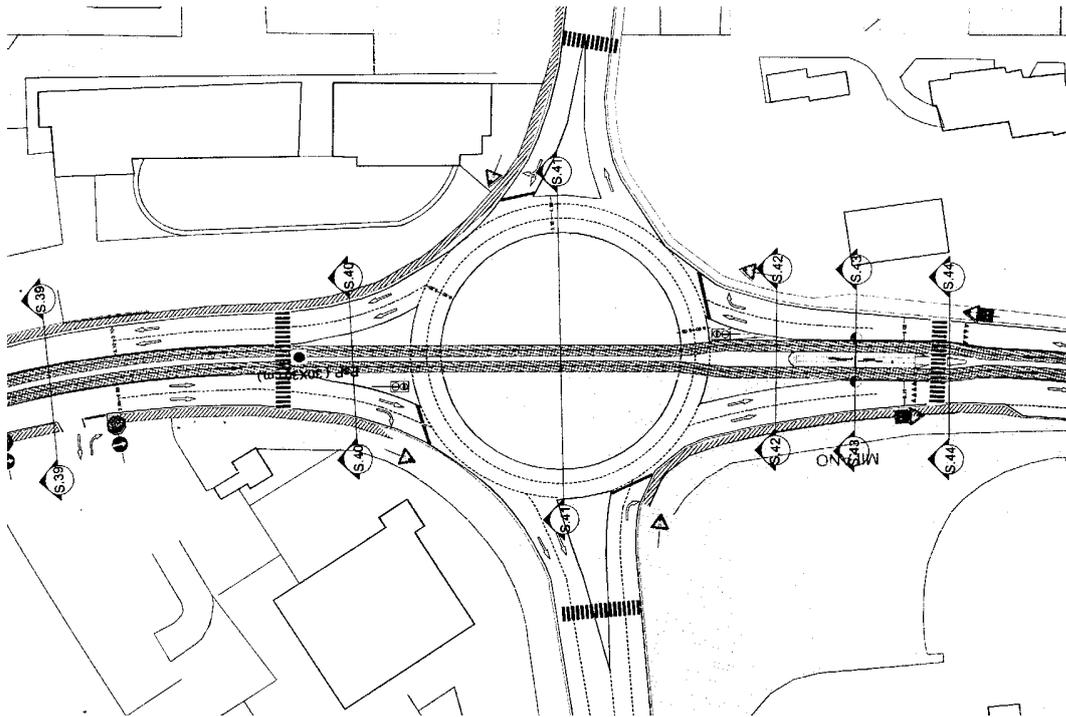
Questa situazione degna di nota rende conto della semaforizzazione delle rotonde. Questo problema si può apprezzare nella linea 2, in cui sono presenti diversi di questi sistemi di regolazione del traffico. In questo ambito la metropolitana, volendo delineare un tracciato più funzionale alla tecnologia impiegata, taglia le rotonde viarie, facendo venir meno il carattere di autoregolazione veicolare consentito dal loro utilizzo. E' chiaro che questo costituisce una criticità del sistema, per ovviare alla quale si è provveduto all'introduzione di semafori. Secondo le previsioni, l'approssimarsi del tram alle rotonde farebbe scattare i semafori per la regolazione degli accessi alle rotonde. Ciò dovrebbe sgombrare queste ultime dalla presenza degli autoveicoli, lasciando libero il passaggio del tram, appannaggio di una maggior efficienza del sistema.

Ad esempio quelle di *Via Nervi* e soprattutto quella dell'*Aviatore* (vedi figure seguenti), che verranno completamente semaforizzate e, per permettere il transito del mezzo, impedito l'accesso in rotatoria di veicoli.

Ciò, oltre a cambiare completamente la funzione e la funzionalità proprie delle rotatorie, che in quanto tali richiedono lo smistamento di un flusso veicolare di tipo continuo, fa presagire senza alcuna incertezza lo svilupparsi di notevoli e già prevedibili ingorghi.



*Rotatoria di Via Nervi*



*Rotatoria dell'Aviatore*

3) Semaforizzazione di Via Epitaffio: semaforizzazione di tutta gli incroci con le traverse secondarie; chiusura di alcuni passi carrabili e comunque, quelli che rimarranno aperti, diverranno punti di alta pericolosità per il frequente attraversamento della rotaia percorsa dal tram. Niente è stato modificato rispetto al precedente progetto.

### C) PARCHEGGI:

eliminazione di circa 400 parcheggi nel centro di Latina e altri ancora a Latina Scalo. E' evidente come la realizzazione dell'opera abbia l'assoluta necessità di fruire di parcheggi e punti di scambio a servizio della stessa, ma nel progetto non sono previsti. Gli amministratori d'altro canto, pur riconoscendo la necessità degli scambi, rimandano la realizzazione degli stessi ad un futura ipotetica realizzazione.

Infatti nella tavola *“studio impatto ambientale – quadro di riferimento programmatico corografia del sistema infrastrutturale esistente e di progetto”* vengono individuati i parcheggi ancora non esistenti, alcuni dei quali dovrebbero essere posti a servizio del mezzo.

Premesso che è incomprensibile che per un'opera di tali dimensioni, non si trovi la giusta corrispondenza con un adeguato numero di parcheggi dentro lo stesso progetto e quindi con la medesima copertura finanziaria. E' innegabile infatti che i parcheggi di

scambio a servizio del mezzo costituiscono di fatto parte integrante dell'opera stessa., soprattutto in corrispondenza dei capolinea. Sarebbe un po' come presentare un progetto di un aeroporto senza terminal o un porto senza le opere a terra: possiamo stare certi che progetti così composti non verrebbero di certo approvati dagli enti competenti. Invece constatiamo che l'amministrazione rimanda a degli ipotetici e futuri parcheggi, la cui realizzazione rimandata al futuro.

Inoltre il costo di realizzazione di tali parcheggi sarà a carico del Comune di Latina e non di Metrolatina, che però ne incasserà i profitti , essendogli affidata la gestione (vedi a questo proposito la convenzione capestro art.25 e seguenti). E' proprio questo il caso per poter dire: oltre il danno la beffa

#### D) SICUREZZA:

##### inserimento irreversibile in carreggiata stradale di rotaia a elevata pericolosità:

la realizzazione dell'opera porterà l'istallazione irreversibile di una monorotaia fissa, definita "killer" dai Padovani. La particolare conformazione della rotaia è rappresentata nella relazione tecnica allagata. A Padova il tram è uscito dalla rotaia sei volte. Sono avvenuti centinaia di gravi incidenti per i quali sono state presentate anche tre interrogazioni parlamentari. Il 5 giugno 2008 un motociclista presumibilmente incastrandosi dentro la rotaia ha perso la vita. La Procura della Repubblica sta tutt'ora indagando sul tragico accaduto.

Non si può negare che il mezzo sia del tutto innovativo e tutt'ora in fase sperimentale. E' Ivo Rossi, assessore ai Trasporti di Padova, la prima città a sperimentare il mezzo, ad affermarlo chiaramente in una intervista.

(vedi <http://www.youtube.com/watch?gl=IT&hl=it&v=Ugn8cH9YtWk>).

E' notizia dell'ultima ora che gli amministrazioni padovane sono stati prosciolti dall'accusa penale, ma non da quella civile, solo perché il giudice Bortolotti ha rilevato "che non può trascurarsi il fatto che trattasi di sistema di trasporto innovativo" e che quindi "il numero così rilevante di incidenti e di infortuni non era ragionevolmente prevedibili".

Ora invece la pericolosità della monorotaia del mezzo sperimentale non solo è prevedibile -come dimostra il seguente stralcio tratto dallo "*Studio di impatto ambientale - Relazione del quadro ambientale*"- ma è praticamente scontata dopo

quanto accaduto a Padova in questi anni. Le conseguenze di eventuali denunce penali quindi potrebbero avere ben altro esito.

Fino a quel momento si dovrà prendere atto delle osservazioni rilevate laddove il ricorso a questa strategia di mobilità è ormai una consuetudine. Il primo esempio in Italia di applicazione di questa tecnologia si inquadra nella Città di Padova.

Il primo elemento che l'esperienza padovana porta all'attenzione, riguarda l'aumento del rischio di incidentalità per i ciclomotori. Il binario che costituisce il vincolo funzionale della tramvia si configura infatti come un taglio longitudinale sul piano stradale, che anche per un'opera confezionata a regola d'arte, può ammorzare i pneumatici dei ciclomotori in modo da far perdere loro l'equilibrio. Questo evento è stato avvalorato da diverse occorrenze, tanto da suggerire di ricorrere al riparo escogitando dei sistemi di salvaguardia. Il problema in esame calato nel

Inoltre, a Latina si aggiungono le ineludibili imperfezioni della superficie viabile su Via Epitaffio -che è sede per 2/3 del tragitto del tram- dovute agli alberi, alle radici, e al terreno di pessime caratteristiche geotecniche (vedi anche punto F).

Infine, a Latina, le fermate, che saranno poste sempre al centro della carreggiata per problemi di spazio, costituiscono un'ulteriore incognita per la sicurezza.

Sarebbe stato senza dubbio opportuno almeno spostarle ai lati: in tal modo si sarebbe potuto evitare che i passeggeri siano "scaricati" nel bel mezzo della strada e il seguente attraversamento della carreggiata stradale percorsa dai veicoli. Nella nuova documentazione di Metrolatina si evince che nulla di nuovo è stato fatto per rimuovere tale pericolosità.

#### incrocio tra Via Epitaffio e Via Appia (SS.7):

L'incrocio in questione, per conformazione planimetrica, notevoli flussi veicolari, ed elevata velocità di percorrenza, rappresenta uno dei nodi più pericolosi del territorio latinense.

Per abbattere il pericolo di collisioni risulta imprescindibile risolvere tale incrocio come la specificità del caso richiederebbe: le soluzioni potrebbero essere una sopraelevazione o un tunnel sotterraneo, con preferenza alla prima ipotesi progettuale per le comprovate deludenti caratteristiche geomeccaniche del terreno, e non con un semplice incrocio a raso come invece è riportato nella documentazione di Metrolatina

Di seguito si riporta un'immagine aerea della zona che sarà sede delle problematiche evidenziate relative alla sicurezza.

E infine, è solo il caso di far rilevare come a Mestre, ad esempio, per ridurre le zone conflittuali si sono progettati sottopassaggi anche per le roatorie.



#### E) MANCANZA RELAZIONE GEOTECNICA DI CALCOLO:

Nella documentazione di Metrolatina inerente la procedura VIA, a parte generiche descrizioni, non è stato possibile rintracciare **la necessaria relazione geotecnica di calcolo**, contenente le opportune verifiche di stabilità e dei cedimenti del terreno.

E' opportuno ricordare che proprio sul tragitto della metrotranvia, su Via Epitaffio e a Latina Scalo, il terreno è limo-argilloso, di pessime proprietà geomeccaniche e il livello della falda in prossimità del piano di campagna.

E' evidente come nel caso specifico il carico dell'opera di trasporto in oggetto sul terreno, non è trascurabile soprattutto in relazione alla nota tipologia di sottosuolo attraversato, e ci si attenderebbe da normativa vigente una seria verifica sia per gli effetti statici che dinamici (il mezzo sarà soggetto nel tragitto a frequenti frenate e accelerazioni).

A Padova, ad esempio, molte strade stanno letteralmente sprofondando sotto il peso del mezzo (vedi articoli di giornali in allegato). Crepe, avvallamenti, buche e cedimenti sorgono un po' ovunque lungo il tragitto che i giornali paragonano ad "un campo di patate". I geologi padovani sono concordi nell'affermare che ciò è dovuto al suolo sabbioso e alla falda che è a "soli" tre metri di profondità, condizioni, per quanto detto in precedenza, assai migliori delle nostre.

Cosa accadrà quindi alle nostre latitudini non è dato sapere, o almeno è stato sottaciuto.

#### F) ELIMINAZIONE ALBERI SU VIA EPITAFFIO:

Nelle osservazioni precedenti facevamo notare come più di 120 alberi d'alto fusto di Pino domestico, storici per la città di Latina in quanto presenti fin dalla fondazione della città venivano abbattuti. La maestosità di tale specie arboree si può notare nella seguente immagine.

Apprendiamo nella più recente documentazione di Metrolatina al vaglio presso i Vs uffici – *elaborato studio di inserimento paesistico* a pag. 9, che sarebbero diventati 172. Per far posto al tram, si evince che altri, di non meglio specificato numero, verranno abbattuti su Via Emanuele Filiberto.

Questi esemplari in base alla **Legge Regionale 24/98 sono tutelati** e costituiscono un "bosco", che oltre alla tutela di Legge e al valore storico, crea uno straordinario arredo urbano e un proficuo ombreggiamento, che verranno miseramente a mancare.

Si evince dalla relazione che durante gli scavi cantieristici, altri numerosi alberi verranno seriamente danneggiati (le radici dei pini in particolare presentano radici assai superficiali) con il conseguente rischio di caduta con tutti gli effetti che preferiamo non immaginare. Per evitare tale pericolo di incolumità bisognerebbe abbattere inoltre tutti quelli che sembrano non dare adeguate garanzie di stabilità.

Dalla relazione allegata al progetto si evince inoltre che risulta esclusa qualsiasi possibilità di reimpiantare altrove gli alberi.

Stante la complessità e drammaticità dell'operazione dei disbosco non risulta peraltro, richiesta alcun parere e/o autorizzazione all'autorità forestale competente.

Il regime ambientale della zona verrà sconvolto così come il regime idrogeologico: per (vedi punto H).

Infine è noto a tutti gli abitanti di Latina e dintorni come la via Epitaffio è soggetta ad un continuo ammaloramento del manto stradale, il quale deve essere continuamente ripristinato a causa del lavoro instancabile delle radici.

La pericolosità di una superficie viabile non lineare, evidente per le automobili, lo è ancor di più per un mezzo vincolato che non si presta a sopportare imperfezioni stradali senza il rischio di deragliare, mentre le radici degli alberi che non verranno abbattuti e quelle che resteranno degli alberi eliminati paventano questo rischio come serio e assai pericoloso.

#### G) IMPATTO VISIVO E LINEE ELETTRICHE AEREE:

Secondo Metrolatina invece l'impatto visivo sarà molto ridotto in quanto la zona non è di pregio naturalistico e che l'inserimento della nuova linea, sviluppandosi il tracciato a raso, creerà "nuove linee di lettura del paesaggio urbano".

Di seguito uno stralcio della relazione dello Studio di impatto ambientale:

#### **2.5.2 Conclusioni**

In generale possiamo affermare che l'opera ha impatto molto ridotto sulla qualità del paesaggio, per motivi legati al territorio attraversato e per le scelte progettuali e costruttive adottate.

L'area attraversata non è zona di pregio naturalistico; non riscontrandosi vincoli paesaggistici, naturalistici ed archeologici, si è focalizzata l'analisi sull'assetto urbanistico o urbanistico-rurale delle aree attraversate, osservando che l'inserimento della nuova linea ben si adegua alle caratteristiche di modernità della città. Il tracciato si sviluppa in raso, non creando interruzioni di visuale e segue la viabilità esistente, evitando l'introduzione di nuove linee di lettura del paesaggio urbano. La costruzione della tramvia dovrebbe ridurre sensibilmente la presenza di

E' quanto meno anomala la considerazione del concedente provata che l'"essere a raso" dell'opera costituirebbe un fattore positivo per l'impatto visivo ambientale. Su che cosa si basi tale ragionamento non trova riscontro in alcun manuale di architettura e paesaggistica e perciò appare come una specifica invenzione di convenienza.

Inoltre verranno installate linee di alimentazione aeree elettriche anche in pieno centro della città, in adiacenza di edifici esistenti. Mentre da più parti è ricercata la possibilità di interrare cavi elettrici, a Latina si agisce in verso contrario, comportando inevitabilmente un danno per quanto riguarda la visione territoriale paesistica ed estetica del centro storico della città.

E' sufficiente guardare la seguente figura relativa alla città di Padova per rendersene conto.



## H) ASSETTO IDROGEOLOGICO

Il tracciato del metrotram si attesta su diverse zone ad elevata pericolosità idraulica. Per la specifica regimentazione delle acque il rischio idraulico e il pericolo inondazione definito “molto elevato” è concreto.

La zona è regolata dal piano di assetto idrogeologico (PAI) adottato il 13/12/2005, strumento essenziale per la salvaguardia del territorio e della incolumità degli individui.

Dalla documentazione sul VIA prodotta da Metrolatina risulta che su Via Epitaffio si vorrebbero operare spostamenti di canali, tombinamenti e realizzazione di nuovi intubati.

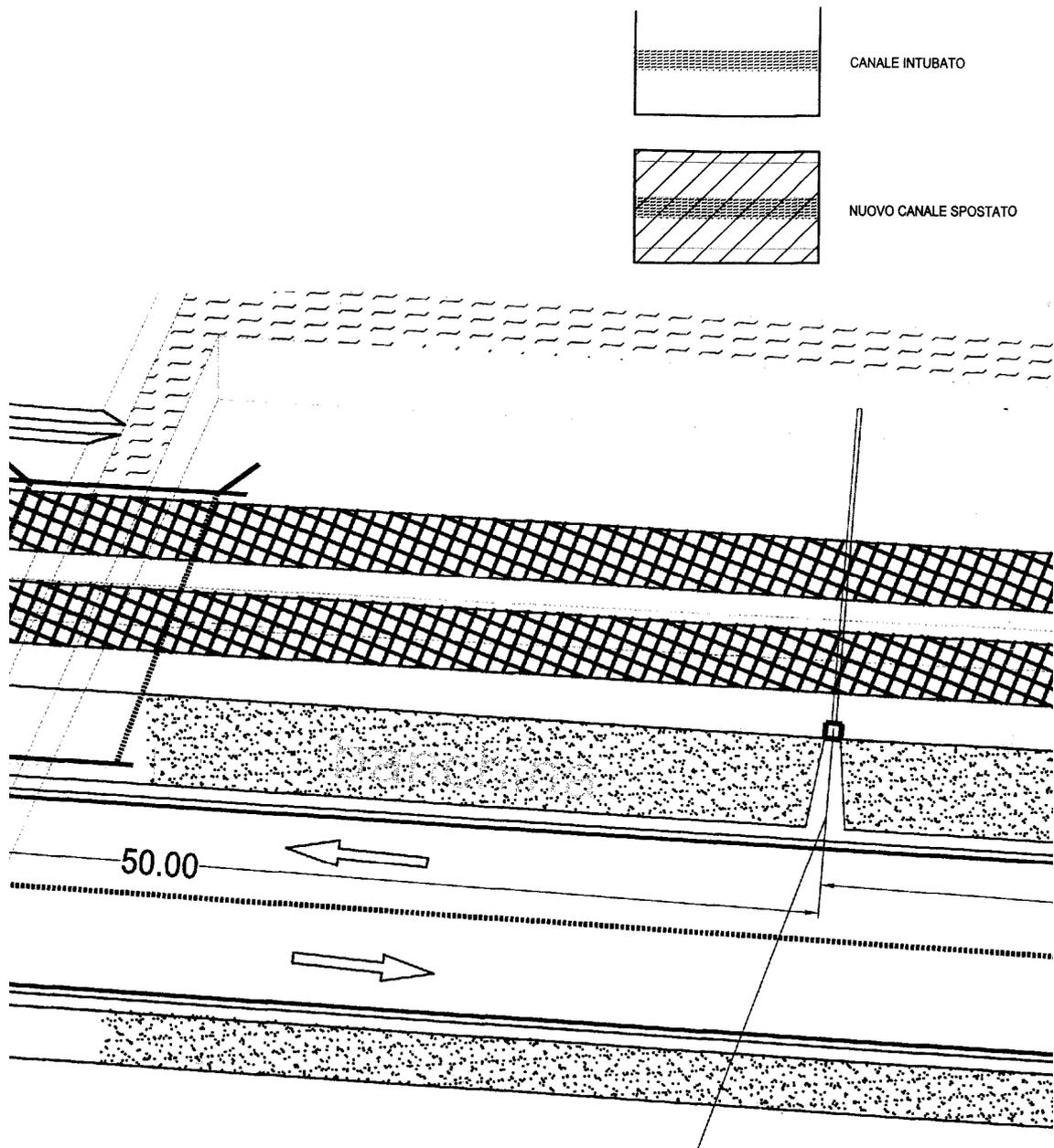
Il sistema di canali è di competenza del Consorzio di Bonifica ma non risulta alcuna autorizzazione dell'Ente in questione.

Inoltre non risulta interpellata l'Autorità di Bacino Regionale competente. Anzi, dall'elaborato "studio di inserimento paesistico - cap.2.3.3.1", sembra che la società privata Metrolatina spa abbia intenzione di baipassare la Regione Lazio a favore della Provincia di Latina secondo l'art. 7 delle norme tecniche di attuazione, ma non risulta al contrario invece alcun "avallo dell'autorità competente".

Inoltre dallo stesso documento si evince che la Metrolatina intende avvalersi " dell'art.22 che rende conto della necessità di informare l'autorità di bacino solo se si registra l'occorrenza di un peggioramento delle condizioni di pericolosità dell'area".

Come poter sostenere che la realizzazione di tale opera non apporti un peggioramento di suddette condizioni rimane avvolto nell'oscurità, anche per via di quanto esposto nella stessa documentazione della società privata.

Di seguito uno stralcio tratto dalla tavola "studio di impatto ambientale - sezioni tipologiche spostamento canali".



#### I) ATTIVITA' ECONOMICHE:

Ripercussioni negative per le attività economiche interessate dal percorso del tram, a causa della eliminazione dei parcheggi nelle vicinanze. A Padova si è registrata una diminuzione prossima al 40% e alcune attività hanno già chiuso i battenti (vedi articoli di giornale allegati)

## L) MANCANZA DI ANALISI MULTIOBIETTIVO

Per ultimo ma non per questo di minor importanza è che, tra tante pagine –molte delle quali inutili- prodotte da Metrolatina, non è stato possibile rintracciare l'analisi multi obiettivo.

Questa analisi è una procedura di comparazione a criteri multipli che serve a comparare la convenienza di progetti di investimento caratterizzati da un rilevante impatto di tipo ambientale, sociale ed economico nel contesto in cui vengono realizzati.

Risulta imprescindibile per un opera di tali dimensioni poter equiparare ai presunti benefici, costi così elevati e parametricamente differenti, tramite la resa di tutti i fattori in gioco numericamente monetizzabili.

In questo caso però non si sarebbe potuto bleffare tanto facilmente ed è presumibile che questo sia anche il motivo per cui nella documentazione relativa al Via presentata per l'opera metrotranvia leggera di superficie di Latina ci siano tante parole e pochi fatti.

Per completezza si fa presente che sul sito [www.malamministrazione.it](http://www.malamministrazione.it) nella sezione dedicata al Translohr è reperibile tutta la documentazione allegata ed altro ancora.

Rimanendo a disposizione per qualsiasi chiarimento o precisazione, si chiede cortesemente a codesto Ufficio, di valutare anche sulla scorta delle osservazione fornite da questo Comitato, il reale impatto dell'opera sul territorio di Latina, in relazione ad una disinteressata e approfondita analisi costi-benefici.

Allegati (cd rom):

- 1) documento tecnico di presentazione a cura del Comitato Metro Bugia (formato .ppt)
- 2) documento economico di presentazione a cura del Comitato Metro Bugia (formato .ppt)
- 3) deliberazione di Giunta Comunale n.511/2007 del 19/9/2007 (convenzione)
- 4) pubblicazioni stampa (vari formati)
- 5) documentazione digitale del presente documento (formato .pdf)

Con osservanza.

Latina, 11/6/2009

ing. Massimo de Simone  
(Pres. Comitato Metro Bugia)