



GIUNTA REGIONALE

DIREZIONE AFFARI DELLA PRESIDENZA, POLITICHE LEGISLATIVE E
COMUNITARIE, PROGRAMMAZIONE, PARCHI, TERRITORIO, VALUTAZIONI
AMBIENTALI, ENERGIA

COMITATO DI COORDINAMENTO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE

Giudizio n° 2019 del 03/07/2012

Prot n° 201203908 del 09/05/2012

Ditta proponente Regione Abruzzo - Direzione Affari della Presidenza

Oggetto Sistema di trasporto pubblico locale tra Pescara e Montesilvano .Adozione
provvedimenti ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs. 152/2006 e s.m. ed ii.

Comune dell'intervento PESCARA-MONTESILVA Località Pescara-Montesilvano

Tipo procedimento VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' AMBIENTALE ai sensi dell'art. 20
del D.Lgs. N° 152/2006 e ss.mm.ii.

Tipologia progettuale All.IV p.to 7 lett. l del D.Lgs. 152/2006 e s.m.

Presenti (in seconda convocazione)

Direttore Area Territorio arch. Sorgi - Presidente

Dirigente Servizio Beni Ambientali ing. Galeotti (delegata)

Dirigente Servizio Urbanistica e pianificazione

Dirigente Conserv Natura

Dirigente Attività Estrattive:

Dirigente Servizio Amministrativo: avv. Valeri

Segr. Gen. Autorità Bacino

Direttore ARTA geol. Ferrandino (delegato)

Dirigente Rifiuti: dott. Gerardini

Dirigente delegato della Provincia. (PE) geom. Monticelli (delegato)

Comandante Prov.le CFS - TE

Comandante Prov.le CFS - AQ

Comandante Prov.le CFS - CH

Comandante Prov.le CFS - PE

Dirigente Tecnico AT

Dirigente Tecnico CP:

Esperto in materia ambientale arch. Chiavaroli

Relazione istruttoria

Istruttore

ing. Martini

In data 17/07/2008 il C.C.R.V.I.A con provvedimento n. 1108 sull'intervento denominato "filovia Pescara-
Montesilvano" ha emesso il giudizio n. 1108 , che nel dispositivo testualmente recita: IL COMITATO CCR-VIA
Sentita la relazione istruttoria predisposta dall'Ufficio;

intervengono il presidente della GTM Donato Renzetti e Fabiani Pierdomenico direttore tecnico della stessa,
intervengono anche l'ing. Daniela Di Giovanni e l'ing. Lucio Zecchini della Balfour Breatty/APTS/ Vossloh- kiepe, e



GIUNTA REGIONALE

l'ing. Maurizio Bottari in rappresentanza della società Vossloh Kiepe S.R.L., che illustrano le linee generali della proposta in esame sottolineando, a chiarimento e parziale modifica di quanto risulta da alcuni passaggi della relazione del progetto, l'inesistenza di vincoli nella guida del mezzo, in quanto i magneti vengono posizionati lungo il percorso al solo scopo di aiutare la guida, ai fini della sicurezza e del confort del passeggero, con l'obbligo da parte del conducente di mantenere sempre le mani sul volante. I richiamati magneti vengono posizionati su alcuni tratti del percorso e non costituiscono obbligo di traiettoria e quindi la loro presenza è del tutto irrilevante. In sostanza il veicolo è un autobus ad alimentazione ibrida innovativo per l'Italia. In conclusione, esso non rappresenta un sistema di trasporto a guida vincolata (D.Lgs. 4/2008 allegato IV, punto 7 lett. l), e quindi, può percorrere qualsiasi tracciato di dimensione idonea.

Gli stessi consegnano una brochure dell'autobus, un filmato su DVD e la "Relazione alla commissione interministeriale" presso Ministero dei Trasporti del 04/04/2007.

ESPRIME PARERE

PRESA D'ATTO

Alla luce delle dichiarazioni riportate a verbale, si ritiene di poter condividere quanto asserito relativamente al fatto che non ricorrono le condizioni di cui al D.Lgs. 4/2008 allegato IV, punto 7 lett. l.

Quanto sopra, in considerazione degli interventi della Presidenza del Consiglio dei Ministri-Dipartimento per le Politiche Europee-Struttura di Missione per le Procedure di Infrazione, nonché della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Pescara, in particolare sulla necessità di assoggettare preventivamente a screening l'opera de-quo, il Servizio Affari Giuridici che ha seguito la pratica nella fase successiva al giudizio n. 1108/2008, ha ritenuto di dover di nuovo sottoporre all'esame dell'Autorità competente per la Regione Abruzzo (CCRVIA) la pratica de-quo, valutando globalmente l'intero iter e riesaminando attentamente tutti gli atti e/o documenti in fascicolo:

In particolare:

- Giudizio n. 1108/2008 e relativi allegati;
- Consulenza tecnica a firma dell'avv. Federico Gualandi e dell'ing. Giulio Maternini;
- Corrispondenza intercorsa tra la Regione Abruzzo, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dell'Ambiente e gli altri Uffici interessati alla procedura EU PILOT 2590/11/ENVI-sistema di trasporto urbano da Pescara a Montesilvano.
- Ulteriori atti, trasmessi dal Committente;
- Normativa di settore.

Osservazioni pervenute

Preso atto della documentazione tecnica trasmessa dalla ditta Regione Abruzzo - Direzione Affari della Presidenza per l'intervento avente per oggetto:

Sistema di trasporto pubblico locale tra Pescara e Montesilvano .Adozione provvedimenti ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs. 152/2006 e s.m. ed ii.

da realizzarsi nel Comune di PESCARA-MONTESILVANO

IL COMITATO CCR-VIA

Sentita la relazione istruttoria predisposta dall'Ufficio

VISTA la relazione istruttoria predisposta dall'Ufficio in relazione al Giudizio Comitato CCR VIA n. 1108 del 15/07/2008;

DATO ATTO che nel predetto Giudizio il Comitato CCR VIA, sulla base delle dichiarazioni riportate a verbale del Presidente e del Direttore tecnico della GTM, dei rappresentanti della Balfour Beatty Rail SpA /APTS/Vossloh Kiepe e della Società Vossloh Kiepe srl nonché della documentazione consegnata dagli stessi nel corso dell'audizione, ha ritenuto di poter condividere "quanto asserito relativamente al fatto che non ricorrono le condizioni di cui al D.Lgs. 4/2008, all.IV, punto 7 lett.l".;

CONSIDERATA la pendenza presso la Commissione Europea del progetto EU PILOT 2590/12 ENVI attraverso il quale la Regione, per il tramite dello Stato italiano, ha fornito informazioni richieste (note Direzione Affari della Presidenza prot.n.9974 del 1.12.2011 e prot.n. 4040 del 15/05/2012) a seguito del reclamo, presentato dal WWF Abruzzo (nella persona dell'arch. Camilla Crisante) e relativo a possibili non conformità dell'intervento in esame alle



GIUNTA REGIONALE

prescrizioni della Direttiva 85/337/CEE, come modificata dalla Direttiva 97/11/CE;

PRESO ATTO delle conclusioni rassegnate dai consulenti tecnici nominati dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Pescara nell'ambito del procedimento penale n.10990/10 ed in particolare delle seguenti considerazioni:

a) sotto il profilo della classificazione del sistema Phileas, " Non risulta immediatamente interpretabile il significato di sistema di trasporto "a guida vincolata" a tecnologia innovativa, cioè che non sia un veicolo tradizionale tranviario o filoviario, ma che sia elettrificato.

Con il termine "guida vincolata", come già illustrato nel paragrafo precedente, tradizionalmente si intende che il veicolo sia vincolato ad una via di corsa con tutti i suoi assi (definendo asse l'insieme delle due ruote e l'asse che le collega) e di conseguenza le ruote rotolino su un percorso vincolato all'infrastruttura. Quindi il veicolo non necessita di sterzo e il conducente non può agire sulla sua direzione; in ambiente urbano tali sistemi di guida sono propri dei tram e delle metropolitane tradizionali.

I filobus, essendo vincolati alla linea aerea elettrica di alimentazione, sono definiti a guida semi-vincolata, in quanto possono avere una limitata mobilità laterale, data dal conducente del filobus che agisce sullo sterzo, ma devono seguire la linea di alimentazione aerea.

Il sistema di guida dei veicoli, in questi ultimi anni, ha presentato alcune innovazioni, tra cui i sistemi a guida vincolata immateriale, cioè sistemi che consistono in un "lettore", a bordo del veicolo, che percepisce una "traccia" sulla pavimentazione. Sono a guida ottica se la telecamera a bordo legge l'apposita segnaletica orizzontale posta sul manto stradale, mentre sono a guida magnetica quando il sistema a bordo avverte la traccia delle boe magnetiche poste nella pavimentazione (la tecnologia adottata sul mezzo Phileas). L'innovazione di questo sistema si basa soprattutto sul non dover sottostare ad una infrastruttura di guida materiale (le rotaie) e quindi poter usare, se necessario, la guida a vista tramite un comune organo di sterzo a bordo del veicolo, azionato dal conducente.

I sistemi a guida vincolata immateriale possono essere paragonati senza dubbio ai sistemi tradizionali a guida vincolata solo quando tutti gli assi sono vincolati ad un sistema di guida. Il Phileas ha tutti gli assi sterzanti, pertanto l'ingombro del veicolo durante la marcia potrebbe essere rigorosamente definito, anche se vi potrebbero essere contenute variazioni dovute alla precisione del sistema di guida e dalla deformabilità del pneumatico dovuta ai diversi carichi. E' da precisare che gli scostamenti della traiettoria programmata sono costantemente corretti dalle boe magnetiche poste sotto la pavimentazione stradale.

Pertanto quando il veicolo Phileas procede con guida automatica è paragonabile ad un mezzo a guida vincolata. Nella "relazione tecnica generale e di sistema" del progetto esecutivo si prevede che il sistema proposto a guida vincolata sia su gomma e si precisa che presenta una tecnologia innovativa, quindi non può essere considerato un tradizionale filobus.

Pertanto il Capitolato speciale prestazionale, contenuto nel "progetto preliminare impianto TPL. Progetto esecutivo opere civili" redatto nel dicembre 2004 dalla Società d'Ingegneria Regionale spa si richiede un "sistema a guida vincolata, almeno nella sede di transito all'uso riservata" (Cap. 1 Premessa, pag.7) e più sotto precisa che "l'omessa specificazione sulla natura del vincolo " che impone al sistema di trasporto di seguire un itinerario prestabilito "abbinata all'inserimento del vocabolo elettrificazione, in luogo del più generico vocabolo elettrico, individua l'architettura generale del sistema di trasporto TPL destinatario del finanziamento e fa escludere".soluzioni correnti di TPL, utilizzanti veicoli a trazione elettrica pura con alimentazione da accumulatori di bordo, soluzioni riguardanti sistemi filoviari convenzionali e soluzioni appartenenti alla categoria delle tranvie".

Quindi il veicolo deve essere a guida vincolata, ma non del tipo tradizionale cioè con rotaie; capti energia elettrica ma possa procedere anche autonomamente su qualsiasi tracciato stradale, anche con guida a vista, cioè non si esclude che la guida sia anche di tipo a vista manuale (cioè il conducente del mezzo può agire sullo sterzo delle ruote con il volante).

Concludendo il sistema di trasporto PHILEAS è classificabile come un mezzo a guida vincolata, anche se immateriale, in quanto tutti gli assi sono sterzanti e seguono la stessa traiettoria.

b) sotto il profilo della doverosa sottopossibilità (o meno) dell'intervento alla procedura di screening prima e (eventualmente) alla V.I.A.

"Ai sensi del combinato disposto dagli art.23 del Decreto legislativo n.152/2006 (ante modifica del 2008), comma 1 lett. d), norma che prevedeva l'assoggettamento alla procedura di valutazione di impatto ambientale, anche per "i progetti di specifiche opere o interventi per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia espressamente prescritta dalle leggi speciali di settore che disciplinano dette opere o interventi" (ed in considerazione delle prescrizioni contenute nella legge 211/1992, e della specialità della stessa, la quale prevedeva che alla documentazione da presentarsi dovesse essere allegata anche uno studio di impatto ambientale che, come ha inequivocabilmente riconosciuto lo stesso Ministero, non era presente all'atto della presentazione del progetto) ed ai sensi dell'allegato IV, punto 7, lettera 1) dello stesso Decreto già richiamato " la realizzazione dell'opera necessitava



GIUNTA REGIONALE

della previa sottoposizione a screening.(omissis)

Ora, il mero dato letterale della norma richiamata, cioè la lettera l) del punto 7 dell'allegato IV, menzionando "i sistemi di trasporto a guida vincolata", pur esplicitando in seguito tranvie e metropolitane e linee simili, parrebbe includere perfettamente anche i sistemi quale quello in oggetto, effettivamente descritto nelle varie relazioni tecniche predisposte dalla ATI vincitrice della gara proprio come un sistema a "guida vincolata" "sia pure immateriale" (omissis)

"Può aggiungersi, ad abundantiam, che, anche nella ipotesi in cui si ritenesse condivisibile la ricostruzione quale mero impianto filoviario del sistema offerto (omissis), ciò non parrebbe ugualmente sufficiente ad escludere la necessità dello screening, dato che, secondo quanto autorevolmente affermato dal Direttore della Divisione 5 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Dott. Ing. Elena Molinaro (nella risposta inviata in data 9/12/2010 all'Autorità di Vigilanza sui Contratti pubblici: All.4): " Le risorse della L.211/1992 sono state sempre erogate anche a fronte della realizzazione di impianti filoviari che, di fatto si configurano come SISTEMI DI TRASPORTO DOTATI DI IMPIANTI FISSI atti a segnalare la mobilità e le condizioni ambientali".

Secondo il Direttore della 5 ^ Divisione del Ministero, perciò anche un semplice impianto "filoviario" è un "sistema di trasporto dotato di impianti fissi" e, in quanto tale, da sottoporre alla previa verifica di assoggettabilità ("screening"), posto che il già citato All.IV, fa riferimento a tramvie o metropolitane o "linee simili".

In conclusione, si ritiene che "poiché la innovatività del sistema proposto (a guida vincolata immateriale) costituisce, indubbiamente, l'aspetto più qualificante della fornitura" non vi fosse alcuna ragione per escludere la doverosa applicazione della legge, in materia di screening".

PRESO ATTO della nota del WWF del 29/07/2012 che sollecita l'adozione della sospensione dei lavori previsti dall'art. 29 del D.lgs 152/2006 e smi;

PRESO ATTO altresì della nota della G.T.M. prot. 115 del 03/07/2012 nella quale la società comunica che, <<al solo fine di consentire ogni opportuno pronunciamento da parte degli enti competenti, ma nel fermo convincimento della assoluta irrilevanza della questione, comunque, nelle more delle determinazioni della Direzione Generale Ambiente, sarà disposta la non applicazione di detti magnetini, che, per maggiore informazione si precisa essere magneti permanenti, delle dimensioni di un dito mignolo e generanti un campo magnetico praticamente nullo a pochi cm di distanza e posti ogni 4/5 metri sul tracciato>>

ESPRIME PARERE

DI MESSA IN MORA

della società G.T.M. a non realizzare, in attesa delle disposizioni che la Direzione Ambiente della Commissione Europea adotterà all'esito del progetto EUPILLOT in premessa richiamato, la posa in opera e la messa in esercizio di qualunque tipo di dispositivo che farebbe configurare il sistema proposto a guida vincolata immateriale e quindi lo includerebbe tra quelli inclusi dal D.Lgs 152/2006 all'allegato IV, punto 7 lett. l, con avvertenza che in difetto il Comitato provvederà ai sensi e per gli effetti dell'art. 29 comma 4 del D.Lgs 152/2006 e smi.

I presenti si esprimono a maggioranza con l'astensione dell'ing Galeotti in quanto non è in possesso della documentazione della Procura

arch. Sorgi - Presidente

ing. Galeotti (delegata)

avv. Valeri

dott. Gerardini -

(PE) geom. Monticelli (delegato)



GIUNTA REGIONALE

geol. Ferrandino (delegato)

arch. Chiavaroli

De Iulis

(segretario verbalizzante)

Il presente atto è definitivo e nei confronti dello stesso è ammesso ricorso giurisdizionale al TAR entro il termine di 60 gg o il ricorso straordinario al capo dello Stato entro il termine di 120 gg. Il giudizio viene reso fatti salvi i diritti di terzi e l'accertamento della proprietà o disponibilità delle aree o immobili a cura del soggetto deputato.

Cn

dlw