



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° 2099 del 23/10/2012

Prot n° 201207730 del 13/10/2012

Ditta proponente Regione Abruzzo Direzione Affari della Presidenza - G.T.M. SPA

Oggetto Sistema di trasporto pubblico locale tra Pescara e Montesilvano

Comune dell'intervento PESCARA- MONTESILVA *Località* Pescara - Montesilvano

Tipo procedimento Risposta a nota della Presidenza del Consiglio dei Ministri Dip Politiche Europee circa caso EU Pilot 2590/11/ENVI

Tipologia progettuale

Presenti (in seconda convocazione)

Dirigente Servizio Beni Ambientali arch. Pisano

Dirigente Servizio Pianificazione Territoriale ing. Di Meo

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:

arch. Chiavaroli

Relazione istruttoria

Istruttore

avv. Cerasoli

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 Beatty/APTS/ Vossloh- kiepe, e 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



GIUNTA REGIONALE

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."

A seguito 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 in questione, il Servizio Affari Giuridici ha ritenuto di dover nuovamente sottoporre la pratica in oggetto all'esame dell'Autorità competente per la Regione Abruzzo (CCR VIA).

Con Giudizio n.2019 del 3.07.2012, il Comitato CCR-VIA , "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 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. I Premessa, pag.7) e più sotto precisa che



GIUNTA REGIONALE

"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 della previa sottoposizione a screening.(omissis)Ora, il mero dato letterale della norma richiamata, cioè la lettera 1) 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", ha messo in mora la 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. 1, 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."

Successivamente all'adozione di tale Giudizio, con nota prot.n.99/12 del 24 luglio u.s., il WWF Abruzzo ha segnalato al Comitato VIA la asserita grave violazione, da parte della Stazione appaltante società G.T.M., della diffida deliberata con provvedimento n.2019 del 3 luglio 2012 , evidenziando in particolare che erano iniziati "su iniziativa della capofila dell'ATI appaltatrice "Balfour Beatty Rail Spa" di Milano, i lavori di interrimento dell'elettrodotto di alimentazione dei cavi aerei al servizio del rotabile da impiegare in esercizio sul tracciato riservato" e chiedendo formalmente "la immediata sospensione dei lavori , in stretta aderenza al dettato dell'art.29, comma 4, D.Lgs.n.152/06".

Detta segnalazione è stata comunicata con nota prot.n.6083 del 26 luglio 2012 alla società G.T.M. per le eventuali controdeduzioni e chiarimenti in ordine ai lavori in corso di realizzazione, richiamandosi in ogni caso il contenuto



GIUNTA REGIONALE

prescrittivo della messa in mora effettuata dal Comitato CCR-VIA ed avvertendosi che, in caso di riscontrata contrarietà degli interventi realizzati ai dettami dell'Autorità competente in materia di VIA, si sarebbe valutata la necessità di disporre l'immediata sospensione dei lavori ex art.29, comma 4, D.Lgs.n.152/06, già richiesta dal WWF esponente. A detta richiesta ha dato riscontro la società G.T.M. con nota prot.n.158 del 2 agosto u.s., rassicurando di aver "comunicato alla Ditta appaltatrice di sospendere ogni lavorazione che potesse inerire con la guida vincolata", che "tale richiesta è stata totalmente esaudita dalla Ditta" la quale, unitamente al RUP, ha "confermato che nessun lavoro con quelle caratteristiche è stato realizzato o è in fase di esecuzione", e che "i lavori d'interramento dell'elettrodotto di alimentazione dei cavi aerei al servizio rotabile richiamati dal WWF nell'ultima richiesta di intervento nulla hanno a che vedere con il sistema di guida vincolata".

Contestualmente all'instaurazione del contraddittorio con la Società, con nota prot.6086 del 26 luglio 2012, è stato richiesto al Corpo Forestale dello Stato -Comando Provinciale di Pescara - di svolgere "le indagini più opportune in merito alla ubicazione, alla natura e alla entità dei lavori di interrimento dell'elettrodotto asseritamente in corso di realizzazione per l'alimentazione dei cavi aerei al servizio del mezzo di TPL da impiegare in esercizio sul tracciato riservato" al fine di acquisire ogni elemento utile ai fini dell'adozione, da parte del Comitato VIA, di eventuali provvedimenti inibitori, ma con nota prot.n.6276 del 13.08.2012 tale richiesta è stata riscontrata negativamente in considerazione del fatto che, rientrando la questione in trattativa nell'ambito di un procedimento penale, l'attività di indagine richiesta al Corpo Forestale avrebbe potuto "interferire con le attività di indagine svolte dagli organi competenti e delegati".

Identica richiesta è stata così formulata, con nota prot.n.6919 dell'11 settembre 2012, al Corpo di Polizia Municipale di Pescara e a quello di Montesilvano, competenti territorialmente: mentre quella indirizzata ai primi ad oggi è rimasta priva di un riscontro sostanziale, stante il rimpallo di competenze tra il Corpo di Polizia Municipale ed il Servizio Parcheggi ed Infrastrutture dedicate alla Mobilità e Arredo Urbano del Comune di Pescara alle (di cui alle note prot.n.1380/12 del 19.09.2012, prot.n.4260 del 20.09.2012 e prot.n.137134 dell'11 ottobre u.s.), il Corpo di Polizia Municipale di Montesilvano, con nota prot.60625 del 9 ottobre u.s.-pervenuta il 22 ottobre u.s.- ha riferito di aver "effettuato un sopralluogo c/o il cantiere provvedendo a fotografare lo stato dei luoghi" (allegandone le foto) e rinviando all'Ufficio Tecnico di Montesilvano le informazioni afferenti le caratteristiche dei lavori di interrimento. In data 16 ottobre u.s. è infine pervenuta la nota della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Struttura di Missione per le Procedure di Infrazione - prot.n.7619 del 16.10.2012 con la quale si è comunicata la richiesta, da parte della Commissione europea, di ulteriori elementi di informazione ed in particolare che "La Commissione europea ritiene che i filobus siano inclusi nella categoria di progetto "Tram, metropolitane, sopraelevate e sotterranee, funivie o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di persone" (allegato II, punto 10, lettera h, della direttiva VIA). Tale approccio è corroborato dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia UE, secondo cui la direttiva VIA dev'essere interpretata in senso estensivo. Pertanto, poiché il Phileas è un filobus, la Commissione europea ritiene che esso debba essere sottoposto a screening di VIA, a norma dell'art.4, paragrafo 2, della direttiva VIA e ciò a prescindere dall'installazione o meno delle boe magnetiche. Si prega di confermare la disponibilità delle competenti Autorità italiane a sottoporre il Progetto Phileas a screening di VIA e di indicare la tempistica della prevista procedura di screening VIA" .

Osservazioni pervenute

\\

Preso atto della documentazione tecnica trasmessa dalla ditta Regione Abruzzo Direzione Affari della Presidenza - G.T.M. SPA

per l'intervento avente per oggetto:

Sistema di trasporto pubblico locale tra Pescara e Montesilvano
da realizzarsi nel Comune di PESCARA- MONTESILVANO

IL COMITATO CCR-VIA

Sentita la relazione istruttoria predisposta dall'Ufficio;

Viste le foto dello stato dei luoghi allegate alla nota del Comando di Polizia Municipale di Montesilvano prot.n.60625 del 9 ottobre u.s.;

Ascoltata per il WWF Sezione Regionale Abruzzo la sig.ra Loredana Di Paola che illustra i contenuti della nota già trasmessa e acquisita in atti al prot. 7893 del 23.10.2012.

Preso atto dell'avviso espresso dalla Commissione Europea per il quale "i filobus sono inclusi nella categoria di progetto Tram, metropolitane, sopraelevate e sotterranee, funivie o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o



GIUNTA REGIONALE

principalmente adibite al trasporto di persone (allegato II, punto 10, lettera h), della direttiva VIA) ... omissis ... pertanto, essendo il Phileas un filobus, la Commissione ritiene che esso debba essere sottoposto a screening di VIA, a norma dell'art. 4, paragrafo 2, della direttiva VIA e ciò a prescindere dall'installazione o meno delle boe magnetiche"; Preso atto altresì, difformemente dalla enunciazione dell'allegato IV punto 7 lett. L) del D.Lgs 152/2006 - che ritiene dirimente ai fini dell'inclusione dei progetti di sistemi di trasporto nell'ambito di applicazione delle procedure ambientali, il carattere, vincolato o meno della loro guida, la Commissione Europea esprime l'avviso di equiparare tout court il filobus nella categoria di progetti di cui all'Allegato II punto 10, lett h) della Direttiva VIA "a prescindere dalla installazione o meno delle boe magnetiche".

Preso atto, infine, che tale orientamento rappresenta un elemento di assoluta novità rispetto alle disposizioni normative del D.Lgs 152/2006.

Ritenuto di poter aderire all'avviso espresso dalla Commissione Europea nell'ambito del progetto EU/Pilot2590/12/ENVI e di affermare la disponibilità a sottoporre a procedura di screening di VIA il progetto in trattativa in corso di realizzazione, così come richiesto dalla già citata nota

ESPRIME PARERE

DI PRESA D'ATTO dell'avviso espresso dalla Commissione Europea e comunicato con nota della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Struttura di Missione per le Procedure di Infrazione- prot.n.7619 del 16.10.2012, per il quale per il quale: "i filobus sono inclusi nella categoria di progetto Tram, metropolitane, sopraelevate e sotterranee, funivie o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di persone (allegato II, punto 10, lettera h), della direttiva VIA) ... omissis ... pertanto, essendo il Phileas un filobus, la Commissione ritiene che esso debba essere sottoposto a screening di VIA, a norma dell'art. 4, paragrafo 2, della direttiva VIA e ciò a prescindere dall'installazione o meno delle boe magnetiche";

ACCOGLIE, in conformità all'art.4, paragrafo 3 del Trattato sull'Unione Europea (già art.10 TCE), la disponibilità a sottoporre a screening di VIA il progetto in esame;

DISPONE, IN VIA CAUTELATIVA, LA SOSPENSIONE INTEGRALE DEI LAVORI relativi al progetto in esame, nelle more della sottoposizione a screening di VIA del progetto stesso invitando la Direzione Lavori e la Stazione Appaltante a disporre i conseguenti provvedimenti;

SI RISERVA di adottare ulteriori provvedimenti ai sensi dell'art. 29 ove la G.T.M. non provveda ai sensi e per gli effetti dell'art.19 e ss. D.Lgs.n.152/06 entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla data di comunicazione del presente provvedimento.

I presenti si esprimono favorevolmente all'unanimità sulla compatibilità ambientale

arch. Pisano
ing. Di Meo
avv. Valeri

dott. Gerardini
(PE) geom. Monticelli (delegato)

geol. Ferrandino (delegato)
arch. Chiavaroli

De Iulio

(segretario verbalizzante)



GIUNTA REGIONALE

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.

Ca

cm

