

**Lista di controllo per la valutazione preliminare  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

## 1. Titolo del progetto

*Elettrificazione Trento-Bassano del Grappa - Lotto 1: Tratta Trento-Borgo Valsugana Est*

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto 2 lettera h	<i>Progetti di infrastrutture: Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi</i>

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

*Gli interventi previsti nel progetto di fattibilità tecnica ed economica per l'Elettrificazione della linea Trento-Bassano del Grappa, con focus particolare sul Lotto 1: Trento-Borgo Valsugana, sono volti a completare l'elettrificazione della rete ferroviaria gestita da RFI in Regione Trentino Alto-Adige. Tale obiettivo è citato nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Provincia Autonoma di Trento, sottoscritto in data 09/08/2016 tra la Provincia e RFI, ed è stato richiesto dagli Enti Locali anche in previsione delle Olimpiadi Invernali 2026.*

*La proposta progettuale ivi discussa comporta il passaggio da treni alimentati a gasolio (ad oggi presenti sulla tratta) a quelli a trazione elettrica. Nello specifico, dei 48 treni che partono ogni giorno da Trento, il 40% diventerà a trazione elettrica (in riferimento ai 19 treni che interessano solo la tratta del Lotto 1 Trento-Borgo Valsugana), mentre il 60% rimarrà diesel (in riferimento ai 29 treni che continuano la tratta fino a Bassano del Grappa). A completamento dei futuri interventi di elettrificazione del Lotto 2 (Borgo Valsugana Est-Primolano) e del Lotto 3 (Primolano-Bassano del Grappa), l'intera linea Trento-Bassano vedrà la percorrenza di soli treni elettrici; pertanto, l'elettrificazione del Lotto 1 è da considerarsi funzionale al completamento dei due lotti successivi.*

*Tale cambio di trazione del materiale rotabile, avrà un impatto positivo in termini di emissioni di gas inquinanti e climalteranti; l'utilizzo di motori a combustione interna, infatti, rappresenta uno dei principali responsabili delle emissioni di sostanze inquinanti, sia in termini di gas ad effetto serra (Greenhouse Gases, GHG), sia di altri inquinanti che hanno effetto diretto sulla qualità dell'aria a livello locale (come ad esempio il materiale particolato).*

*Inoltre, con riferimento alla valutazione dell'impatto dell'infrastruttura ferroviaria sull'obiettivo ambientale di mitigazione dei cambiamenti climatici, si sottolinea che l'allegato VI "Metodologia di controllo del clima – Dimensione e codici delle tipologie di intervento per il dispositivo per la ripresa e resilienza" del regolamento UE 2021/241 del Parlamento Europeo e del Consiglio, datato 12/02/2021, definisce, per le linee ferroviarie elettrificate, un coefficiente per il calcolo del sostegno agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici pari al 100% e un coefficiente per il calcolo del sostegno agli obiettivi ambientali pari al 40%.*

## 4. Localizzazione del progetto

Il progetto di elettrificazione della linea Trento-Bassano del Grappa è suddiviso in tre lotti funzionali:

- Lotto 1: Trento-Borgo Valsugana Est (focus del presente documento);
- Lotto 2: Borgo Valsugana Est-Primolano;
- Lotto 3: Primolano-Bassano del Grappa.

L'intervento relativo al Lotto 1 Trento-Borgo Valsugana interessa la Regione Trentino Alto-Adige (Provincia Autonoma di Trento) e coinvolge i Comuni di Trento, Civezzano, Pergine Valsugana, Altopiano della Vigolana, Calceranica al Lago, Caldonazzo, Levico Terme, Novaledo, Roncegno Terme e Borgo Valsugana.

Ai fini dell'elettrificazione della linea, si prevede la realizzazione di due Sottostazioni Elettriche (SSE) e il potenziamento dell'attuale SSE di Trento. Tali fabbricati saranno collocati nelle seguenti località:

- CTE Trento Sud (pk 146+900);
- SSE Caldonazzo (pk 120+361);
- SSE Borgo Valsugana (pk 103+260).

Si sottolinea che le SSE di nuova realizzazione e la CTE saranno ubicate in area di stazione all'interno della proprietà ferroviaria, mentre gli elementi di supporto relativi alla Trazione Elettrica (pali TE) saranno collocati nell'ambito della fascia di rispetto relativa all'infrastruttura ferroviaria. Pertanto, non sono previste attività di esproprio per la realizzazione degli interventi in progetto.

Per una più ampia descrizione dell'inquadramento territoriale del progetto e della presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale e paesaggistico si rimanda all'elaborato "ALL1\_Analisi territoriale e vincolistica" allegato alla presente.

## 5. Caratteristiche del progetto

Dal punto di vista degli impianti fissi di trazione elettrica, il numero, la tipologia e la posizione delle sottostazioni sono stati ottimizzati considerando l'assetto di rete ad oggi esistente. Nello specifico, gli interventi in progetto possono essere sintetizzati come segue. Per una più ampia descrizione degli interventi si rimanda agli elaborati "ALL2\_Relazione generale" e "ALL3\_Corografia di progetto" allegati alla presente.

- Realizzazione di due nuove SSE in località Caldonazzo (pk 120+361) e in località Borgo Valsugana (pk 103+260)

Presso le nuove SSE si prevede la realizzazione di fabbricati in muratura con rifiniture estetiche armonizzate rispetto al contesto architettonico dell'ambiente circostante, con l'obiettivo di ridurre al minimo le perturbazioni sul territorio in termini di occupazione di spazi e di estetica. Grazie alla presenza di terreni ghiaioso-sabbiosi con buone caratteristiche geotecniche, le fondazioni di basamenti e fabbricati saranno di tipo superficiale, con piano di posa posto ad una profondità minima dal p.c. di 1,5m. Per un più ampio dettaglio si rimanda agli elaborati cartografici ALL4, ALL5, ALL6 e ALL7.

- Adeguamento/potenziamento dell'SSE esistente di Trento e realizzazione della Cabina TE di Trento

In corrispondenza della nuova cabina (CTE Trento Sud - pk 146+900) saranno eseguite svariate opere civili, tra cui: scavo di pulizia delle aree di piazzale; riporti di terra per riempimento dello scavo di pulizia; raccordo dell'ingresso alla viabilità esistente; sistemazione e pavimentazione del piazzale; realizzazione dei basamenti delle apparecchiature da esterno; realizzazione della recinzione e dei cancelli d'accesso; realizzazione del dispersore di terra magliato; costruzione delle canalizzazioni per i vari cavi; effettuazione delle prove, verifiche e collaudi. Per un più ampio dettaglio si rimanda all'elaborato cartografico "ALL8\_Planimetria CTE Trento".

- Realizzazione della linea di contatto e relativa palificata (posizionamento dei pali TE) per l'elettrificazione del Lotto 1: Trento-Borgo Valsugana Est

I pali TE verranno posizionati di norma ad una distanza dal binario di 2250mm e i relativi blocchi di fondazione dei pali TE saranno di tipo superficiale, standard o ad ingombro ridotto, in funzione degli

spazi disponibili.

- Demolizione di due opere d'arte poiché incompatibili con la futura elettrificazione

Le opere che verranno demolite corrispondono a un cavalcaferrovia (pk 117+362), realizzato all'epoca di costruzione della linea e non aperto al traffico, e lo Scivolo legnami (pk 134+610). Si segnala che in tal senso è in corso l'avvio della procedura per la richiesta di Verifica di Interesse Culturale (Art. 12 D.Lgs. 42/04) all'autorità competente, ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione alla demolizione (Art. 21 D.Lgs. 42/04) per le fasi progettuali successive.

#### **Fase di cantiere**

Sono previste le seguenti tipologie di cantieri:

- 7 aree tecniche di stazione
- 4 cantieri operativi
- 11 aree di stoccaggio
- 5 aree tecniche
- 3 campi base

Per il progetto in questione sono stati considerati due Programmi Lavori:

- Il primo scenario si basa sull'ipotesi che le attività di realizzazione dell'elettrificazione della linea avvengano con regime di interruzione notturna dell'esercizio (regime IPO), per una durata complessiva delle lavorazioni di 1025 gnc.
- Il secondo scenario si basa sull'ipotesi che i lavori di elettrificazione vengano realizzati con interruzione totale della linea a partire dal termine dei lavori propedeutici, per una durata complessiva delle lavorazioni di 960 gnc.

Si evidenzia che, dato il livello preliminare di progettazione, le suddette stime delle tempistiche di esecuzione delle opere saranno soggette ad approfondimenti successivi.

Le emissioni prodotte dalle macchine e attrezzature utilizzate all'interno delle aree operative sono caratterizzate da livelli emissivi limitati in termini di quantità. Inoltre, tali emissioni hanno un raggio di diffusione contenuto e perimetrabile ad una fascia di pertinenza concentrata nell'intorno all'area operativa. Per quanto concerne l'emissione di polveri, a titolo cautelativo, si prevede di mettere in atto interventi di prevenzione/mitigazione quali l'umidificazione/copertura dei cumuli del materiale depositato, il trattamento delle superfici tramite bagnatura con acqua, il lavaggio delle ruote degli automezzi, la pavimentazione delle piste ove possibile, ecc..

Le azioni di progetto responsabili dell'emissione di rumore e vibrazioni sono riconducibili alla dimensione costruttiva dell'opera, legata alle lavorazioni e all'uso di macchine operatrici. Non si prevede invece la produzione di emissioni termiche mentre si prevedono emissioni luminose nella sola ipotesi che le attività di elettrificazione della linea avvengano in regime di interruzione notturna dell'esercizio (regime IPO).

In generale, non sono previsti né scarichi in ambiente né l'impiego di particolari sostanze pericolose per le quali si potrebbe verificare uno sversamento accidentale.

#### **Fase di esercizio**

Le opere occuperanno, in fase di esercizio, aree di pertinenza ferroviaria e la relativa fascia di rispetto.

L'intervento previsto sul Lotto 1 è da considerarsi funzionale all'elettrificazione dell'intera linea Trento-Bassano del Grappa (composta anche dai lotti Lotti 2 e 3). Il cambio di trazione del materiale rotabile comporterà un impatto positivo in termini di emissioni inquinanti e climalteranti. Pertanto, l'esercizio della futura linea ferroviaria elettrificata comporterà un miglioramento delle prestazioni ambientali della linea ferroviaria esistente, attualmente percorsa unicamente da treni alimentati a gasolio.

Durante la fase di esercizio si prevedono emissioni legate al rumore generato dal traffico ferroviario, mentre si esclude la generazione di emissioni luminose e termiche. Non si prevedono scarichi in ambiente.

Le nuove SSE, alimentate in MT, sono state progettate tenendo conto della norma di legge e delle tecniche di sistema definite dal DM 29.05.2008 "Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti". Si prevede dunque che la fascia di rispetto rimanga sempre confinata entro il recinto dei piazzali di SSE e non interessi il territorio esterno alle pertinenze ferroviarie.

## 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	<i>Rilasciata da ANSFISA</i>
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

## 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

*Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:*

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> "Verifica preventiva dell'interesse archeologico" (D. Lgs. 50/2016 art. 25)	Soprintendenza per i Beni Culturali della Provincia Autonoma di Trento
<input checked="" type="checkbox"/> Verifica di Interesse Culturale (Art. 12 D.Lgs. 42/04) e Autorizzazione demolizione manufatti (Art. 21 D.Lgs 42/04)	Soprintendenza per i Beni Culturali della Provincia Autonoma di Trento
<input checked="" type="checkbox"/> Screening di Incidenza Ambientale (D.P.R. 357/1997)	Regione Trentino-Alto Adige
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione Paesaggistica (Art. 146 D.Lgs. 42/04 e s.m.i.)	Regione Trentino-Alto Adige

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Gli interventi non interferiscono con zone umide di importanza internazionale – Ramsar (quella più prossima – Lago di Tovel - dista 25 Km). Tuttavia, il tracciato ferroviario interessato dal progetto è prossimo e in taluni casi interferente con: - Fascia di protezione di fiumi vincolata ai sensi dell'art. 142 lett. c del D.Lgs 42/04 (nello specifico in corrispondenza di alcuni tratti del Torrente Fersina e del Fiume Brenta e dell'attraversamento del Rio Merdar e del Rio Mandola); - Area di protezione del Lago di Caldonazzo, vincolata ai sensi dell'art. 142 lett. b del D.Lgs 42/04.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie (distanza maggiore di 15 km)
3. Zone montuose e forestali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il tracciato ferroviario interessato dal progetto è prossimo e in taluni casi interferente con aree boscate, vincolate ai sensi dell'art. 142 lett.g del D.Lgs 42/04.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il tracciato ferroviario interessato dal progetto è prossimo e in taluni casi interferente con Riserve naturali e siti della Rete Natura 2000. Nello specifico, il tracciato interferisce con la ZSC IT3120122 <i>Gocciadoro</i> ed è confinante con la ZSC IT3120042 e Riserva naturale provinciale <i>Canneti di San Cristoforo</i> .
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie.
6. Zone a forte densità demografica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto ricade in parte nel territorio comunale di Trento, classificato come zona a forte densità demografica.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dall'analisi della <i>Carta delle Tutele Paesistiche</i> del PUP della Provincia Autonoma di Trento si riscontra che: - Una buona parte della linea ferroviaria ricade in "Area di tutela ambientale", pertanto la quasi totalità

<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
			<p>dei sostegni TE saranno collocati in ambito tutelato, mentre le due nuove SSE ricadono esternamente al perimetro di tali tutele.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Una parte del tracciato ferroviario si sovrappone con il bene di interesse culturale dichiarato "Viadotto ferroviario linea Trento-Primolano" (Cod. 205.0872).</li> <li>- Il tracciato ferroviario scorre in adiacenza ad alcuni beni di interesse culturale dichiarato ("Casa cantoniera p.ed. 350 CC. Povo" – Cod. 205.1075, "Ex stazione ferroviaria di Roncogno" – Cod. 139.0299, "Stazione ferroviaria su parte della p.ed. 592 e su parte della p.ed. 594 CC. Caldonazzo" – Cod.034.0036, "Stazione ferroviaria di Levico Terme" – Cod. 104.0073).</li> </ul>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie. Tuttavia, una buona parte della linea è adiacente ad aree agricole di pregio, caratterizzate, di norma dalla presenza di produzioni tipiche nonché da un particolare rilievo paesaggistico, la cui tutela territoriale assume un ruolo strategico sia sotto il profilo economico-produttivo che paesaggistico-ambientale.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie. Alcuni siti inquinati si collocano a distanza inferiore di 15 km dal tracciato di interesse.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dalla consultazione della Carta di Inquadramento Strutturale del PUP di Trento, il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Dall'analisi della Carta del Rischio Idrogeologico si deduce che la tratta ferroviaria oggetto di studio interferisce con diverse aree di esondazione associate ai livelli di rischio moderato (R1), medio (R2), elevato (R3) e molto elevato (R4).</p> <p>La Carta di Sintesi della Pericolosità mostra che il tracciato ferroviario indagato interferisce con diverse zone caratterizzate da livelli di penalità bassa (P2), media (P3) ed elevata (P4). Le aree P4 interferenti col tracciato risultano essere associate principalmente alle seguenti</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
			<p>pericolosità: crolli, frane, incendi boschivi, fluviale e torrentizia.</p> <p>Relativamente alla pericolosità alluvionale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La parte del tracciato ferroviario in zona Lago di Caldonazzo risulta interferire parzialmente con le aree a pericolosità alluvionale lacuale, classificate a penalità media (P3).</li> <li>- Le zone a pericolosità alluvionale torrentizia classificate a penalità elevata (P4) interferenti con il tracciato sono associate ai torrenti Rio Salè, Rio Merdar, Rio Spini, Rio Paluda, Rio Sambugar, Rio Mandola, Rio Repoer e Roggia di Novaledo.</li> <li>- Le zone a pericolosità alluvionale fluviale classificate a penalità elevata (P4) interferenti con il tracciato sono associate ai corsi d'acqua Torrente Fersina, Fiume Brenta, Canale Secco e Ramo del Lago di Levico.</li> </ul> <p>Le SSE di Borgo Valsugana e di Caldonazzo ricadono in aree a pericolosità residuale bassa (HR2) a cui è associata una penalità trascurabile o assente (P1). L'area destinata alla realizzazione della Cabina TE di Trento ricade in una zona caratterizzata da un livello di penalità fluviale media (P2) e lito-geomorfologica trascurabile (P1).</p>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Il tracciato ferroviario oggetto di studio e le due SSE di nuova realizzazione ricadono in zona sismica 4, corrispondente a un livello di pericolosità molto basso associato a valori di accelerazione massima al suolo (con probabilità di eccedenza del 10% in 50 anni) inferiori a 0.05 g.</p> <p>A livello di pericolosità sismica locale, la Carta di Pericolosità Sismica della Provincia Autonoma di Trento dimostra che la maggior parte del tracciato ferroviario di interesse si colloca in aree suscettibili di amplificazioni medie o basse.</p>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le aree destinate alle due SSE di nuova realizzazione ricadono all'interno della proprietà ferroviaria, mentre i pali TE da installare lungo la linea ferroviaria oggetto di studio sono inclusi nella fascia di rispetto relativa all'infrastruttura ferroviaria.</p>

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
			Come mostrato dalla Carta del Sistema Insediativo e Reti infrastrutturali della Provincia Autonoma di Trento, il tracciato ferroviario indagato viene attraversato da strade ed elettrodi in alcuni suoi punti.

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><b>Descrizione:</b> Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, che prevede l'elettificazione della linea ferroviaria Trento-Bassano del Grappa con focus sul Lotto 1 Trento-Borgo Valsugana Est, e quindi la sostituzione del 40% dei treni diesel presenti ad oggi sull'intera tratta, prevede i seguenti macro-interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Attività propedeutiche (boe, allestimento cantiere, ecc.);</li> <li>- Realizzazione dei basamenti TE, posa pali/penduli/mensole, posa linea di contatto ed attività di elettificazione in genere per tutta l'estesa dell'intervento;</li> <li>- Posa dei pali metallici sui viadotti per la sospensione della linea di contatto;</li> <li>- Posa degli ancoraggi in galleria per la catenaria rigida;</li> <li>- Realizzazione di canalizzazioni lungo linea per l'alloggio dei cavi impianti tecnologici.</li> <li>- Realizzazione di due nuove SSE, adeguamento/potenziamento della SSE di Trento e realizzazione della Cabina TE di Trento.</li> </ul>		<p><b>Perché:</b> L'elettificazione della linea prevede la sostituzione del 40% dei treni alimentati a gasolio, ad oggi presenti sulla tratta Trento-Bassano del Grappa, con quelli a trazione elettrica. A completamento dei futuri interventi di elettificazione del Lotto 2 (Borgo Valsugana Est-Primolano) e del Lotto 3 (Primolano-Bassano del Grappa), la linea Trento-Bassano vedrà la percorrenza di soli treni elettrici; pertanto, l'elettificazione del Lotto 1 è da considerarsi funzionale al completamento dei due lotti successivi.</p> <p>La posa dei pali TE avverrà lungo il tracciato ferroviario esistente, ad una distanza di 2250mm dal binario, e i relativi blocchi di fondazione saranno di tipo superficiale, standard o ad ingombro ridotto, in funzione degli spazi disponibili. In corrispondenza del tratto critico con gallerie naturali/artificiali, i pali TE saranno posizionati ad una distanza di 1750mm dal binario e i relativi blocchi di fondazione saranno realizzati su micropali della lunghezza di 7m, in modo da minimizzare gli scavi di sbancamento. Gli interventi di snicchiatura previsti per le gallerie San Rocco e Albi, finalizzati all'inserimento della catenaria rigida senza necessità di interventi sul piano del ferro, saranno puntuali e di spessore non superiore a 15cm. Pertanto, considerata l'entità delle attività di elettificazione in genere,</p>	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
			<p>non si prevede che le stesse possano comportare particolari modifiche alle caratteristiche fisiche dell'ambiente interessato.</p> <p>Il consumo di suolo per la realizzazione delle SSE sarà notevolmente limitato in quanto si tratta di interventi da realizzarsi su suolo già consumato e di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria, che quindi non andranno a modificare la configurazione attuale del territorio. Lo stesso vale anche per la nuova Cabina TE di Trento, che verrà realizzata in un'area adiacente a quella della SSE esistente.</p>	
<p>2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><b>Descrizione:</b> Il progetto, nella sola fase di cantiere, prevede la movimentazione e il trasporto di materiali con conseguente immissione in atmosfera di polveri.</p>		<p><b>Perché:</b> Gli interventi di elettrificazione della linea Trento-Bassano non producono alcun effetto significativo per la salute umana e l'ambiente. Inoltre, nella fase di cantiere, grazie alle misure di sicurezza che saranno riportate nel Piano di Sicurezza e Coordinamento, si prevede la bagnatura delle aree di cantiere per ridurre la diffusione di polveri connessa alla</p>	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
			movimentazione e al trasporto di materiali.	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><b>Descrizione:</b> La realizzazione degli interventi di elettrificazione della linea Trento-Bassano, nella sola fase realizzativa, comporterà la produzione di circa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 17.180mc di materiali di scavo (CER 17.05.04);</li> <li>- 650mc di materiali da demolizione (CER 17.09.04).</li> </ul> <p>I volumi sopra riportati verranno meglio dettagliati nelle successive fasi di progettazione, in coerenza con il grado di approfondimento progettuale richiesto.</p>		<p><b>Perché:</b> Per quanto concerne i rifiuti, la realizzazione degli interventi in progetto non produce effetti significativi, poiché, nel rispetto dei principi generali di tutela ambientale, la gestione dei materiali di risulta avverrà nel regime rifiuti (ai sensi della Parte IV D.Lgs. 152/06 e s.m.i.), privilegiando, ove possibile, il conferimento presso siti esterni autorizzati al recupero e, in secondo ordine, prevedendo lo smaltimento finale in discarica autorizzata. In funzione degli esiti della caratterizzazione, i materiali saranno ipoteticamente conferiti ai seguenti impianti di destinazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Terre e Rocce da Scavo - 60% in impianto di recupero, 30% in discarica per rifiuti speciali non pericolosi, 10% in discarica per rifiuti inerti;</li> <li>- Demolizioni di CLS e murature - 50% in impianto di recupero, 50% in discarica per rifiuti inerti.</li> </ul> <p>Si precisa che le suddette modalità di gestione dei rifiuti verranno meglio dettagliate nelle successive fasi di progettazione, coerentemente con ulteriori approfondimenti progettuali.</p>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><b>Descrizione:</b> Nel caso delle infrastrutture ferroviarie, le azioni di progetto responsabili dell'emissione di inquinanti in atmosfera sono unicamente riconducibili alla dimensione costruttiva dell'opera e più nello specifico alle lavorazioni condotte all'interno delle aree di lavoro/aree di cantiere fisso e sulle viabilità di cantiere. L'emissione di polveri e di gas di scarico in atmosfera durante la fase di cantierizzazione e realizzazione delle opere sarà dovuta a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- approvvigionamento e movimentazione dei materiali (allestimento cantiere, scotico, scavo, ecc.);</li> <li>- emissione dai motori a</li> </ul>		<p><b>Perché:</b> Gli interventi in progetto non produrranno effetti significativi negativi in termini di emissioni in atmosfera, in quanto queste saranno relative unicamente alla fase di cantiere, che sarà temporanea, e si annulleranno a fine lavori. Si sottolinea infatti che le emissioni prodotte dalle macchine e attrezzature utilizzate all'interno delle aree operative sono caratterizzate da livelli emissivi limitati in termini di quantità. Inoltre, tali emissioni hanno un raggio di diffusione contenuto e perimetrabile ad una fascia di pertinenza concentrata nell'intorno all'area operativa.</p> <p>Per quanto concerne l'emissione di polveri, a titolo cautelativo, si prevede di mettere in atto interventi di</p>	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
	<p>combustione interna delle macchine operatrici (betoniera, escavatore, camion, ecc.) e dai mezzi pesanti in ingresso/uscita alle/dalle aree di lavorazione.</p>	<p>prevenzione/mitigazione quali l'umidificazione/copertura dei cumuli del materiale depositato, il trattamento delle superfici tramite bagnatura con acqua, il lavaggio delle ruote degli automezzi, la pavimentazione delle piste ove possibile, ecc.. In fase di realizzazione del progetto non saranno comunque trascurati gli aspetti legati alle emissioni e nell'eventualità in cui si dovessero riscontrare dei superamenti valutabili come "emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera" si adotteranno tutte le appropriate misure di mitigazione.</p> <p>Infine, considerato che il progetto comporterà la sostituzione immediata del 40% dei treni alimentati a gasolio con quelli a trazione elettrica, e che lo stesso è da ritenersi funzionale all'elettificazione dell'intera tratta Trento-Bassano del Grappa (composta dai successivi Lotti 2 e 3), si prevede un impatto positivo in termini di emissioni di sostanze inquinanti e climalteranti durante la fase di esercizio.</p> <p>L'utilizzo di motori a combustione interna, infatti, rappresenta uno dei principali responsabili delle emissioni di sostanze inquinanti, sia in termini di gas ad effetto serra (Greenhouse Gases, GHG), sia di altri inquinanti che hanno effetto diretto sulla qualità dell'aria a livello locale (come ad esempio il materiale particolato).</p>
<p>6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì      <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> Le azioni di progetto responsabili dell'emissione di rumore e vibrazioni sono riconducibili alla dimensione costruttiva dell'opera, legata alle lavorazioni e all'uso di macchine operatrici. Durante la fase di esercizio, invece, tali emissioni saranno riconducibili al rumore generato dal traffico ferroviario.</p> <p>Non si produrranno emissioni termiche, né durante la fase di costruzione, né durante la fase di esercizio, mentre si prevedono emissioni luminose connesse alla sola fase di cantiere, nella sola ipotesi che le attività di</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i> Gli interventi in progetto non produrranno effetti ambientali significativi, in quanto le emissioni di rumore e vibrazioni relative alla fase di cantiere saranno temporanee e circoscritte alla sola durata dei lavori. In fase di esercizio, per la mitigazione del rumore generato dal traffico ferroviario, non sarà necessario ricorrere ad ulteriori misure di mitigazione per il rispetto dei livelli di immissione sonora secondo la normativa vigente. Si ricorda infatti che il progetto di elettrificazione proposto riguarda una linea ferroviaria attualmente attiva, interessata da un volume di traffico di 48 treni regionali al giorno, che non verrà incrementato dalla</p>

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<p>elettrificazione della linea avvengano in regime di interruzione notturna dell'esercizio (regime IPO).</p> <p>L'emissione di campi elettromagnetici è attribuibile alle SSE di nuova realizzazione, per le quali tuttavia si fa riferimento al D.M. 29-05-2008 "Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti".</p>		<p>realizzazione del progetto. Inoltre, non emergono criticità legate alle vibrazioni indotte dal transito dei convogli ferroviari, in quanto non si prevedono particolari variazioni in termini di vibrazioni rispetto all'esercizio attuale della linea. In ogni caso, gli aspetti acustici e vibrazionali legati alle fasi di cantierizzazione ed esercizio saranno tema di approfondimento della successiva fase progettuale. Se giudicato necessario, si provvederà quindi a definire eventuali azioni di mitigazione.</p> <p>Le emissioni luminose potenzialmente associate alla fase di realizzazione degli interventi previsti nell'ipotesi di interruzione notturna dell'esercizio ferroviario attuale sono da considerarsi trascurabili, in quanto del tutto temporanee e circoscritte alla sola durata dei lavori.</p> <p>L'energia elettrica per il funzionamento delle nuove SSE in progetto sarà fornita direttamente dal Distributore di Energia Elettrica, attraverso una connessione in antenna e con tensione nominale di 20 kV. Le nuove SSE, alimentate in MT, sono state progettate tenendo conto della norma di legge e delle tecniche di sistema definite dal DM 29.05.2008 "Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti". Si prevede dunque che la fascia di rispetto rimanga sempre confinata entro il recinto dei piazzali di SSE e non interessi il territorio esterno alle pertinenze ferroviarie.</p>	
<p>7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><b>Descrizione:</b> Le uniche azioni di progetto potenzialmente responsabili della contaminazione della matrice terreno corrispondono alla movimentazione di terre necessaria per la realizzazione delle fondazioni dei pali TE e dei basamenti delle nuove SSE e della Cabina di Trento. In generale, non sono previsti né scarichi in ambiente né l'impiego di particolari sostanze pericolose per le quali si potrebbe verificare</p>		<p><b>Perché:</b> Per la realizzazione degli interventi proposti non si prevede lo scarico di reflui in ambiente. Al fine di ridurre al minimo il rischio di impatti significativi sulle matrici ambientali, durante le attività di cantiere si applicheranno adeguate procedure operative per ottimizzare la gestione e lo stoccaggio delle sostanze inquinanti e dei prodotti di natura cementizia, oltre che per prevenire lo sversamento potenziale di olii ed idrocarburi.</p>	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
	<p>uno sversamento accidentale. Inoltre, gli interventi in progetto sono distanti dalla linea di costa e dal mare.</p>		<p>Gli interventi previsti non interferiranno con le acque, mentre, relativamente alle attività di movimentazione delle terre, si prevede che, data l'entità degli interventi in progetto, i volumi escavati saranno limitati. Considerando che saranno adottati tutti i dispositivi e le misure gestionali atte alla protezione delle matrici ambientali potenzialmente interferite, è lecito affermare che la realizzazione delle opere in progetto non comporterà rischi di contaminazione dell'ambiente. Si sottolinea che durante lo svolgimento delle fasi di realizzazione dell'opera saranno comunque adottati tutti gli accorgimenti necessari per evitare il pericolo di eventuali rilasci di inquinanti al suolo e nelle acque superficiali e sotterranee.</p>	
<p>8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Tutti gli interventi in progetto saranno realizzati in conformità alle norme di sicurezza di cui al D.Lgs. 81/2008 e s.m.i..</p>		<p><i>Perché:</i> L'adozione delle norme per la sicurezza riportate nel Piano di Sicurezza e Coordinamento, riferite alle attività di allestimento e smantellamento delle aree di cantiere e agli interventi di costruzione/demolizione delle opere, garantiranno la sicurezza e la tutela della salute umana e dell'ambiente.</p>	
<p>9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La linea ferroviaria oggetto degli interventi progettuali proposti interferisce in alcuni tratti con i seguenti beni paesaggistici: - la fascia di rispetto di alcuni fiumi vincolata ai sensi dell'art. 142 lett.c del D.Lgs. 42/04 (nello specifico in corrispondenza di alcuni tratti del Torrente Fersina e del Fiume Brenta e dell'attraversamento del Rio Merdar e del Rio Mandola); - l'area di protezione del Lago di Caldonazzo vincolata ai sensi dell'art. 142 lett.b del D.Lgs. 42/04; - aree boscate vincolate ai sensi dell'art. 142 lett.g del D.Lgs. 42/04.</p>		<p><i>Perché:</i> Gli interventi finalizzati all'elettrificazione verranno realizzati in modo puntuale sulla linea ferroviaria già esistente, mentre la costruzione delle nuove SSE e della Cabina TE di Trento avverrà in prossimità della citata linea ferroviaria, in aree di pertinenza ferroviaria. Tenuto conto del contesto territoriale nel quale si inseriscono, si ritiene che gli interventi in esame non produrranno effetti ambientali significativi dal punto di vista paesaggistico. In ogni caso, una valutazione dettagliata sarà effettuata nella Relazione Paesaggistica, che verrà redatta nella successiva fase progettuale, ai sensi dell'art. 146, co.</p>	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<p>Inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il tracciato interferisce con la ZSC IT3120122 <i>Gocciadoro</i> ed è confinante con la ZSC IT3120042 e Riserva naturale provinciale <i>Canneti di San Cristoforo</i>;</li> <li>- il tracciato ricade parzialmente in "Area di tutela ambientale" così come definito dalla Carta delle tutele paesistiche;</li> <li>- parte del tracciato interferisce o scorre in adiacenza ad alcuni beni di interesse culturale dichiarato.</li> </ul>		<p>3 del D. Lgs. 42/04 e s.m.i..</p> <p>Relativamente all'interferenza del tracciato ferroviario, e dell'installazione dei pali TE lungo la linea esistente, con le due ZSC citate, nella successiva fase progettuale si provvederà alla redazione dello Screening di Incidenza Ambientale ai sensi del D.P.R. 357/1997, al fine di accertare la significatività dell'incidenza che gli interventi in progetto possono avere su tali siti.</p> <p>Con riferimento alla demolizione delle due opere d'arte che impedirebbero la realizzazione delle opere di elettrificazione della linea, è in corso l'avvio della procedura di richiesta di Verifica di Interesse Culturale (Art. 12 D.Lgs. 42/04) all'autorità competente, ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione alla demolizione (Art. 21 D.Lgs. 42/04) per le fasi progettuali successive.</p>	
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><b>Descrizione:</b> Le aree destinate alla realizzazione degli interventi in progetto non interferiscono con aree sensibili dal punto di vista ecologico.</p>		<p><b>Perché:</b> Il progetto non produce effetti ambientali significativi.</p>	
	<p><b>Descrizione:</b> Il tracciato della linea ferroviaria oggetto di analisi interferisce con due corsi d'acqua (Torrente Fersina e Fiume Brenta) e con un reticolo torrentizio diffuso e si sviluppa parzialmente in adiacenza al Lago di Caldonazzo. Invece, le aree destinate alla realizzazione delle nuove SSE non interferiscono con corpi idrici superficiali e/o sotterranei.</p>		<p><b>Perché:</b> Gli interventi finalizzati all'elettrificazione verranno realizzati al piano del ferro esistente e interesseranno dei punti lungo la linea ferroviaria attualmente funzionante. Inoltre, non si prevedono scarichi nelle acque superficiali e sotterranee, e, al fine di ridurre al minimo il rischio di impatti significativi sull'ambiente idrico, durante le attività di cantiere si applicheranno adeguate procedure operative per ottimizzare la gestione e lo stoccaggio delle sostanze inquinanti e dei prodotti di natura cementizia, oltre che per prevenire lo</p>	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
			sversamento di olii ed idrocarburi. Pertanto, considerata anche l'entità delle opere in progetto, è verosimile assumere che i corpi idrici interferenti con il tracciato ferroviario non subiscano alcuna perturbazione indotta dalla realizzazione degli interventi.	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'accesso ai cantieri avverrà attraverso la viabilità ordinaria esistente, localmente potranno essere realizzati dei brevi tratti di viabilità (piste) o saranno adeguati tratti di viabilità locale esistente (eventualmente con piazzole di incrocio mezzi). Nell'area di progetto o in aree limitrofe non si ha evidenza di vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali.</p>		<p><i>Perché:</i> Si prevede che l'impiego della rete stradale esistente da parte dei mezzi autorizzati alle lavorazioni, per il trasporto delle terre scavate dirette ai centri di smaltimento e l'approvvigionamento di materiali da costruzione, non causi problemi ambientali.</p>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Gli interventi in oggetto non sono localizzati in aree ad elevato livello di intervisibilità.</p>		<p><i>Perché:</i> Le aree destinate alla realizzazione delle nuove SSE e della Cabina TE di Trento sono ubicate in zone di stazione, in ambito urbano, mentre i pali TE saranno collocati nell'ambito della fascia di rispetto relativa all'infrastruttura ferroviaria, lungo la linea attualmente esistente ed attiva. Pertanto, considerata l'entità degli interventi in progetto, non si prevedono particolari modifiche della configurazione attuale del territorio, né della percezione generale del contesto esistente. In ogni caso, una valutazione dettagliata sarà effettuata nella Relazione Paesaggistica, che verrà redatta nella successiva fase progettuale, ai sensi dell'art. 146, co. 3 del D. Lgs. 42/04 e s.m.i..</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Tutte le opere in progetto si ubicano in aree di pertinenza ferroviaria e relativa fascia di rispetto, quindi in zone antropizzate.</p>		<p><i>Perché:</i> Il consumo di suolo per la realizzazione delle SSE e della Cabina TE sarà notevolmente limitato in quanto si tratta di interventi da realizzare in aree con suolo già consumato e di stazione, mentre i pali TE saranno ubicati nella fascia di rispetto della linea ferroviaria</p>	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
			esistente. Pertanto, non si prevedono effetti in termini di perdita di suolo non antropizzato.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Tutte le opere in progetto si ubicano in aree di pertinenza ferroviaria e relativa fascia di rispetto.		<i>Perché:</i> In corrispondenza delle aree per la realizzazione delle SSE e della Cabina TE e lungo il tracciato ferroviario oggetto di studio non si rilevano piani/programmi in corso o in sospeso, con riferimento sia a provvedimenti VIA, sia a procedure di verifica (Screening). Infatti, tutti i progetti localizzati in corrispondenza delle aree di intervento risultano conclusi, archiviati o ritirati.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Tutte le opere in progetto si ubicano in aree di pertinenza ferroviaria e relativa fascia di rispetto, quindi in zone antropizzate. Le SSE di nuova realizzazione saranno localizzate nei Comuni di Caldonazzo e Borgo Valsugana, mentre la Cabina TE verrà realizzata a Trento, in adiacenza alla SSE esistente. La linea ferroviaria oggetto di studio, in corrispondenza del Lotto 1 Trento-Borgo Valsugana, attraversa i territori comunali di Trento, Pergine Valsugana, Calceranica al Lago, Caldonazzo e Levico. Nello specifico, la linea, in corrispondenza del Lotto 1, si compone di n.7 stazioni (Trento, Villazzano, Pergine, Caldonazzo, Levico Terme, Roncegno e Borgo Valsugana Centro) e di n.6 fermate (Trento S. Chiara, Trento S. Bartolomeo, Povo Mesiano, S. Cristoforo al Lago, Calceranica e Borgo Valsugana Est).		<i>Perché:</i> Scopo della linea oggetto di studio è proprio quello di servire la popolazione stessa che gravita sul territorio. Gli interventi proposti sono volti a completare l'elettrificazione della rete ferroviaria gestita da RFI in Regione Trentino Alto-Adige e a comportare migliorie al sistema ferroviario esistente, anche in previsione delle Olimpiadi Invernali 2026 come richiesto dagli Enti Locali. A completamento dei futuri interventi di elettrificazione del Lotto 2 (Borgo Valsugana Est-Primolano) e del Lotto 3 (Primolano-Bassano del Grappa), la linea Trento-Bassano vedrà la percorrenza di soli treni elettrici; pertanto, l'elettrificazione del Lotto 1 è da considerarsi funzionale al completamento dei due lotti successivi. La proposta progettuale ivi discussa, comportando il passaggio da treni alimentati a gasolio (ad oggi presenti sulla tratta) a treni a trazione elettrica, produrrà un impatto positivo sulla qualità dell'aria a livello locale, riducendo le emissioni di gas inquinanti e climalteranti. Inoltre, la tipologia di intervento proposto è conforme all'obiettivo ambientale europeo di mitigazione dei cambiamenti climatici. Pertanto, non si evidenziano effetti ambientali significativi che possano interessare la popolazione abitante le aree limitrofe a quelle di progetto, ad eccezione del disturbo associato alle	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
			lavorazioni durante la fase di cantiere che tuttavia saranno temporanee e circoscritte alle sole aree operative.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><b>Descrizione:</b> La linea ferroviaria oggetto di studio attraversa i contesti urbani di alcuni territori comunali, talvolta in prossimità di ricettori sensibili quali ospedali, luoghi di culto, scuole e strutture ricettive. Le due SSE e la Cabina TE di nuova realizzazione saranno ubicate in aree di pertinenza ferroviaria e quindi a debita distanza da eventuali ricettori sensibili della fattispecie indicata.</p>		<p><b>Perché:</b> Scopo della linea oggetto di studio è proprio quello di servire la popolazione stessa che gravita sul territorio. Considerando che gli interventi in progetto sono volti ad elettrificare la linea ferroviaria esistente e funzionante, comportando una miglioria del servizio in termini di emissioni in atmosfera, non si prevedono effetti ambientali significativi che possano interessare i ricettori sensibili. L'unico potenziale disturbo va associato alle lavorazioni durante la fase di cantiere che tuttavia saranno temporanee e circoscritte alle aree operative.</p>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><b>Descrizione:</b> Parte del tracciato della linea ferroviaria indagata scorre in prossimità di aree agricole di pregio, aree boscate, corsi d'acqua, torrenti, un lago e un'area estrattiva per inerti. Il tracciato attraversa gli ambiti turistici n.17 "Trento, Monte Bondone, Valle dei Laghi" e n.15 "Valsugana - Tesino".</p>		<p><b>Perché:</b> Tutte le opere in progetto si ubicano in aree di pertinenza ferroviaria e relativa fascia di rispetto. Considerando che gli interventi in progetto sono finalizzati all'elettrificazione di una linea già esistente e in funzione, non si prevede alcuna interferenza diretta con le risorse e gli elementi di qualità individuati. Inoltre, le lavorazioni relative alla fase di cantiere saranno temporanee e totalmente circoscritte alle aree operative e della cantierizzazione definite.</p>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><b>Descrizione:</b> Sulla base dell'anagrafe dei siti oggetto di bonifica dell'APPA (Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente), risulta che parte del tracciato della linea ferroviaria indagata scorre in corrispondenza di due aree definite "Fondo Naturale", in cui è stata riconosciuta, sulla base di specifiche indagini, la presenza di superamenti delle concentrazioni soglia di contaminazione dovute a</p>		<p><b>Perché:</b> Il progetto non produce effetti ambientali significativi.</p>	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	cause naturali. Due ex discariche di rifiuti solidi urbani, utilizzate in località Monegarie-Novaledo e a Roncegno prima dell'attivazione delle discariche controllate, si collocano nelle vicinanze del tracciato di interesse; tuttavia, queste risultano bonificate ai sensi dell'art. 76 del DPGP 26 gennaio 1987 n. 1-41. Pertanto, è possibile affermare che le aree destinate alla realizzazione del progetto non si ubicano in corrispondenza di zone soggette a inquinamento o danno ambientale.			
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Dalla mappatura delle aree a pericolosità idraulica e geologico-geotecnica si riscontra che il tracciato ferroviario indagato interferisce con diverse zone caratterizzate da diversi livelli di pericolosità per crolli, frane, incendi boschivi, e pericolosità fluviale e torrentizia. Le due nuove SSE saranno ubicate in aree a pericolosità residuale bassa, mentre la Cabina TE di Trento sarà ubicata in un'area caratterizzata da un livello di penosità fluviale media e lito-geomorfologica trascurabile.		<i>Perché:</i> Gli interventi di elettrificazione del Lotto 1 si inseriscono a ridosso di una linea ferroviaria esistente e funzionante, per la quale sono state quindi già svolte in passato le analisi necessarie alla valutazione dei rischi ambientali. Pertanto, considerata l'entità degli interventi in progetto, non si prevedono problematiche ambientali.  Ad ogni modo, nelle successive fasi progettuali, si provvederà alla definizione di appropriati interventi di mitigazione e di adeguate attività di vigilanza sulla linea, finalizzati alla gestione e alla minimizzazione dei suddetti rischi.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto ivi discusso non determina effetti cumulativi con altri progetti esistenti o approvati.		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti significativi.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La realizzazione dell'intervento non ha effetti di natura transfrontaliera.		<i>Perché:</i> Il progetto non produce effetti ambientali significativi.	

## 10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Analisi territoriale e vincolistica	-	ALL1_Analisi territoriale e vincolistica.pdf
2	Relazione generale descrittiva	-	ALL2_Relazione generale.pdf
3	Corografia generale di progetto su ortofoto	1:25.000	ALL3_Corografia di progetto.pdf
4	Tipologico del Fabbricato di sottostazione elettrica	1:50	ALL4_Pianta e prospetti del fabbricato di SSE.pdf
5	Tipologico del fabbricato distributore elettrico di sottostazione	1:50	ALL5_Pianta e prospetti del fabbricato distributore elettrico.pdf
6	Planimetria con ubicazione dell'impianto della SSE di Caldonazzo	1:2.000	ALL6_Planimetria SSE Caldonazzo.pdf
7	Planimetria con ubicazione dell'impianto della SSE di Borgo Valsugana	1:2.000	ALL7_Planimetria SSE Borgo Valsugana.pdf
8	Planimetria con ubicazione dell'impianto della CTE di Trento	1:2.000	ALL8_Planimetria CTE Trento.pdf

Il/La dichiarante

  
(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.