



Comune di BESENELLO

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
C.A.P. 38060
Tel. (0464) 820000 - Fax (0464) 820099
Cod. Fisc. 00149110223
e-mail: sindaco@comune.besenello.tn.it

Besenello, 25 febbraio 2022

Prot. n. 1018

Al Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile
e la Qualità dello Sviluppo
Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale
GRESS@PEC.minambiente.it

Alla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC
COMPNIEC@pec.mite.gov.it

Al Ministero della cultura
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e
Paesaggio – Servizio V Tutela del Paesaggio
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Alla Soprintendenza Speciale per il Piano
Nazionale di Ripresa e Resilienza
ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

Al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Comitato Speciale
consiglio.superiore@pec.mit.gov.it

Alla Provincia Autonoma di Trento
dip.istituzionali@pec.provincia.tn.it

Al Comune di Trento
Invio tramite PiTre

Al Comune di Aldeno
Invio tramite PiTre

Alla Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Direzione Investimenti Area Nord-Est – Progetti
Verona
Ing. D. Beschin
rfi-din-dine.vr@pec.rfi.it

A ISPRA
protocollo.ispra@ispra.legalmail.it

All' Agenzia Provinciale
per la Protezione dell'Ambiente del Trentino
appa@pec.provincia.tn.it

Al Capo Dipartimento DISS
Ing. Laura D'Aprile
DiSS@mite.gov.it

Oggetto: [ID: 7667] Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152. Procedura di VIA/PNRR, integrata con la Valutazione d'Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9.
Progetto di fattibilità tecnico economica del Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona, asse ferroviario Monaco-Verona, accesso sud alla galleria di Base del Brennero – Lotto 3a: Circonvallazione di Trento.
CUP: J41C09000000005.

Procedimento di valutazione dell'impatto ambientale.
Parere del Comune di Besenello.

A norma degli articoli 23 e 25, comma 2-bis, del D. Lgs. 152/2006 siamo con la presente a esprimere il parere sul Progetto di fattibilità tecnico economica del Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona, asse ferroviario Monaco-Verona, accesso Sud alla galleria di Base del Brennero – Lotto 3a: Circonvallazione di Trento.

PREMESSA

Nonostante a pagina 10 dello Studio di Impatto Ambientale – Relazione generale pubblicata si affermi: *“La nuova linea ferroviaria consente il raggiungimento di importanti benefici in termini di capacità del corridoio ferroviario e canalizzazione dei flussi, con il massimo beneficio per il territorio”*, non siamo invece stati in grado di reperire documentazione e analisi preliminare atta a stabilire in modo esaustivo e completo “se” sia indispensabile realizzare quest’opera nella dimensione in cui si va configurando l’impresa.

In particolare, in tempi di cambiamenti climatici epocali rimangono sul tavolo questioni capitali quali la compiuta valutazione in merito alla cosiddetta “opzione zero”, la necessità di prevedere politiche in materia di eliminazione della diversione modale del traffico merci verso il Brennero, il ragionamento sul bilancio energetico in relazione alla costruzione prima e alla messa a regime poi della linea ad alta capacità.

Il citato documento STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - RELAZIONE GENERALE – PROGETTO IB0Q LOTTO 3A R 22 CODIFICA RG DOCUMENTO SA0001001 REV. B FOGLIO 19 di 364 al paragrafo 1.4 SCOPO DEL PROGETTO riporta testualmente: *“Lungo il corridoio ferroviario della linea del Brennero transita circa il 40% di tutte le merci che*

attraversano le Alpi e ciò comporta, oltre agli indubbi benefici per l'economia e l'occupazione, anche disagi in termini ambientali e sociali. L'intervento di quadruplicamento della linea Fortezza – Verona è finalizzato ad agevolare lo sviluppo del traffico ferroviario ed a far fronte alle esigenze di trasporto in conformità alle scelte politico-strategiche volte a favorire le modalità di trasporto meno inquinanti, tendendo ad un progressivo passaggio delle merci da gomma a rotaia, alleggerendo la rete autostradale oramai prossima alla saturazione. L'obiettivo prioritario da conseguire è quindi la rimozione delle limitazioni oggi rilevabili sulla linea ferroviaria esistente, i cosiddetti "colli di bottiglia", sia in termini di capacità che in termini di prestazioni, e poter disporre sull'intero asse dell'omogeneità infrastrutturale necessaria per l'ottimizzazione del trasporto ferroviario. La Circonvallazione di Trento, identificata come Lotto 3A del quadruplicamento della linea Fortezza – Verona, si muove in tale direzione, mirando al raggiungimento di importanti benefici in termini di incremento di capacità del corridoio e canalizzazione dei flussi, con il massimo beneficio per il territorio; i circa 13 km di nuova linea sono dedicati al traffico merci e trovano collocazione per la maggior parte del tracciato in sotterraneo, con due brevi tratti allo scoperto posti in affiancamento alla linea esistente. La project review del Lotto 3A fornisce un'ulteriore opportunità, quella di rendere compatibile la nuova circonvallazione ferroviaria della città di Trento, con altri importanti interventi infrastrutturali programmati nell'ambito del Comune di Trento, quali il progetto "Nordus", che prevede il raddoppio della linea Trento – Malè fino al nuovo ospedale, e quello dell'interramento della linea ferroviaria esistente nel tratto del centro urbano e della stazione di Trento, nell'ottica di un coordinamento di interventi mirati alla riqualificazione urbana della città di Trento e alla massimizzazione del servizio di trasporto".

Pur comprendendo quali opportunità si creino per la città di Trento con l'interramento della linea passeggeri contestualmente alla realizzazione dell'alta capacità, rimangono ingenti costi ambientali a carico della collettività, dati di traffico non completi e mancanza di politiche che spingano al modal shift propedeutiche alla costruzione di nuove opere.

Riguardo la situazione in termini di inquinamento dell'aria e da rumore nei territori dell'asta dell'Adige, e per stimolare politiche di miglioramento, il Consiglio comunale di Besenello aveva adottato la deliberazione n. 12 del 29 maggio 2017 avente per oggetto: *"Mozione presentata dal Gruppo consiliare "Noi con Voi per Besenello": "Adozione di misure di risanamento della qualità dell'aria, di riduzione delle emissioni gas clima-alteranti e di riduzione del rumore nella Valle dell'Adige".*

Tale atto impegnava l'Amministrazione scrivente a:

“1. promuovere presso le Autorità competenti, in particolare tutti i Paesi che hanno ratificato la Convenzione delle Alpi, e la Comunità Europea - al fine di ridurre gli inquinanti e le emissioni di gas clima-alteranti complessivamente e in particolare sull'asse del Brennero a tutela della salute e dell'ambiente - azioni politiche non più procrastinabili e da adottarsi immediatamente tra le quali:

a) Misure per la riduzione emissioni gas clima-alteranti e raccolta/smaltimento acque lungo la A22

- Equiparazione costi di transito su tutti i valichi alpini (- 30 % traffico “deviato”) ed equiparazione prezzi dei carburanti*
- Controllo intenso del trasporto merci (rigorosi rispetti dei limiti di percorrenza e velocità)*
- Introduzione di tariffe chilometriche per autocarri come in Svizzera*
- Definizione numero massimo possibile di Tir in circolazione*
- Limiti di velocità (100 km/h come in Tirolo)*
- Divieto di transito notturno sull'intera tratta Verona- Rosenheim*
- Introduzione divieto settoriale per merce non deperibile*

b) Misure antirumore, anche legislative, per la ferrovia esistente:

- Risanamento dei vagoni merci esistenti con adeguati freni*
- Sostituzione dei mezzi di trasporto con quelli meno rumorosi*
- Realizzazione di interventi antirumore sulle infrastrutture esistenti*

c) Stesse condizioni economiche sia per trasporto su gomma che su rotaia

*2. valutare l'opportunità di qualsiasi intervento mirante alla realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie e/o viarie soltanto dopo che siano state attuate le misure di politica dei trasporti sopra elencate, finalizzate a ridurre i transiti di mezzi sulla A22 (in particolare di quelli che transitano sull'asse del Brennero allungando il percorso) e al **miglioramento dell'attuale linea ferroviaria del Brennero**, anche con l'attuazione delle misure antirumore.”*

La lamentata carenza nell'analisi preliminare sull'opportunità di realizzare un'opera così imponente, unita alla tempistica imposta dalla normativa speciale in materia di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, in particolare dal Decreto Legge 77/2021, convertito in legge 108/2021, è fonte di grande perplessità e preoccupazione per la Scrivente.

Viene ripetuto a più riprese come questa sia un'occasione imperdibile per l'Italia e per il Trentino, ma il fatto che i tempi per decisioni epocali siano dettati interamente dalla possibilità di aggiudicarsi il finanziamento delle opere appare non solo un azzardo, ma anche una modalità pericolosa e certamente non rispettosa della cittadinanza. Tale rapidità mal si concilia con la necessità di analisi approfondita delle criticità relative alla realizzazione del progetto e anche con il dovere di comunicazione e con la possibilità di partecipazione da parte di cittadine e cittadini.

A ciò si aggiunga che le valutazioni in materia di impatto ambientale e degli aspetti tecnico-progettuali a normativa vigente e speciale hanno luogo sulla base di uno studio di

fattibilità, ad un livello progettuale embrionale che non permette l'approfondimento necessario per un intervento di tale complessità.

In conclusione, sarebbe stato doveroso effettuare un'analisi maggiormente approfondita rispetto agli scenari alternativi - compresa l' "opzione zero"- analisi volta a dimostrare in modo inoppugnabile la necessità del quadruplicamento della rete ferroviaria.

ASPETTI AMBIENTALI

Esaminata la documentazione tecnica facente parte dello Studio di Impatto Ambientale, si formula **parere favorevole con prescrizioni**. In particolare, per quanto di competenza del Comune di Besenello, si evidenziano i seguenti punti:

1. Cantierizzazione.

Lo Studio di Impatto ambientale deve prevedere elaborati che esponano le operazioni di mitigazione per i possibili inquinamenti dovuti alla cantierizzazione ed alle acque di dilavamento di aree impermeabilizzate, che possono avvenire anche a causa di incidenti o rotture.

Si ricorda che le aree di cantierizzazione coincidenti con terreni a destinazione agricola devono mantenere lo stato di qualità definito dalla colonna A dell'allegato 5 tabella 1 alla parte IV titolo V del D.Lgs. 152/2006 e pertanto il monitoraggio post operam dovrà verificare per tali aree il rispetto dei limiti di legge. Inoltre, devono essere inseriti i sistemi di raccolta delle acque e depurazione delle acque di cantiere.

Si richiede di:

- prevedere una operazione di mitigazione per i possibili inquinamenti dovuti alla cantierizzazione e alle acque di dilavamento di aree impermeabilizzate, anche a causa di incidenti o rotture;
- definire i sistemi di raccolta delle acque e depurazione delle acque di cantiere.

2. Geologia, idrogeologia e idrologia.

Interferenza con sorgente Acquaviva.

A seguito di accordo convenzionale con il Comune di Trento e conseguente iter avviato nel 1998, la scrivente Amministrazione comunale ha acquisito nel 2016 titolo concessorio per l'utilizzo della sorgente di Acquaviva per le necessità dell'intero fabbisogno idrico della comunità. È nostro interesse primario la tutela sia quantitativa che qualitativa del citato corpo idrico. Al termine dei lavori di rinnovo delle opere di presa della sorgente e per rilasciare le autorizzazioni di rito all'emungimento, l'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente

in fase di valutazione di impatto ambientale aveva richiesto a Novareti S.p.a., società incaricata dei lavori in rappresentanza del Comune di Trento nominato capofila nel 1998, di effettuare un monitoraggio dei prelievi dalla sorgente a vari livelli di litri al secondo al fine di valutare gli effetti dell'emungimento sulla falda acquifera, in termini di capacità idrica, e gli effetti sulla falda alluvionale. Chiediamo pertanto un focus particolare riguardo i possibili effetti negativi e le interferenze dell'opera in esame rispetto all'acquifero carsico dell'Acquaviva, dal momento che il massiccio della Vigolana si è dimostrato essere percorso da un reticolo di acque comunicanti sia per via diretta (sorgente) che per via indiretta (falda alluvionale del fiume Adige). In particolare, in fase di procedura per l'ottenimento della concessione a derivare l'acqua per fine pubblico, abbiamo avuto modo di consultare un documento redatto su richiesta di A.P.P.A. del Trentino nel corso della seconda Valutazione di impatto ambientale (*Procedimento di Valutazione di impatto ambientale VIA – 2010 - 18. Progetto "Utilizzo delle sorgenti di Acquaviva e condotte di collegamento. Comuni di Trento e Besenello – Ditta proponente Dolomiti Reti S.p.a. – Conferenza di servizi di data 17/10/2013 protocollo Provincia Autonoma di Trento 549587*). Tale documento, dimesso agli atti e redatto dalla società Dolomiti Reti S.p.a., oggi Novareti S.p.a., denominato "*Piano di monitoraggio ambientale preventivo*", evidenziava come per un emungimento da sorgente superiore a 180 litri al secondo fosse possibile il verificarsi di un ritorno di acqua dalla falda alluvionale dell'Adige verso quella carsica della Vigolana. Riteniamo che ciò richieda un approfondimento, anche a tutela dell'acqua potabile destinata alla città di Trento, stante la possibilità non remota che i lavori oggetto di attuale valutazione possano comportare inquinamento della falda di valle.

- Si prescrivono analisi puntali rispetto alla questione evidenziata e monitoraggi costanti in fase di cantiere e successiva al fine di preservare qualità e quantità dell'acquifero del Massiccio della Vigolana, ma anche delle sorgenti che insistono sulla zona di Mattarello;
- Si richiede altresì di depositare - prima dell'avvio del cantiere - i dati del monitoraggio delle sorgenti realizzato fino ad oggi in modo tale da poter essere resi pubblici.

3. Elettromagnetismo.

Il Progetto di fattibilità tecnico economica prevede la realizzazione di una SSE (sottostazione elettrica per il passaggio da corrente alternata ad alta tensione a corrente continua a media tensione) in località Murazzi. L'alimentazione ad alta tensione sarà fornita dall'Ente di trasmissione dell'energia secondo schemi di connessione, e quindi tracciati non ancora definiti.

- Si richiede pertanto di verificare preventivamente, per la sottostazione elettrica in località Murazzi il rispetto degli obiettivi di qualità (Art. 4 del DPCM 8 luglio 2003 sulle basse frequenze) in relazione alla presenza di ambienti abitativi e luoghi adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore giornaliere.

4. Rumore.

Lo Studio acustico considera gli impatti relativi alla fase in esercizio per la sola opera di circonvallazione, considerato che è previsto un aumento del numero, oltre ad una variazione delle tipologie di treni in transito che interesserà tutto il territorio della Valle dell'Adige attraversato dalla linea ferroviaria, si chiede l'aggiornamento da parte di RFI dello Studio acustico alla base del piano di risanamento in atto, al fine di valutare gli impatti e le relative opere di mitigazione.

- Si richiede accurato monitoraggio e predisposizione di misure di mitigazione per quanto riguarda l'area di cantiere a ridosso della zona residenziale di Besenello e, più in generale, nelle aree oggetto dei lavori.

- Si chiede una revisione dello Studio acustico che consideri la corretta localizzazione dei ricettori residenziali, con l'eventuale riprogettazione degli interventi di mitigazione.

- Si chiede l'aggiornamento da parte di RFI dello Studio acustico alla base del piano di risanamento in atto, al fine di valutare gli impatti e le relative opere di mitigazione in relazione al previsto aumento di transiti e alle nuove tipologie di treni su tutto il territorio di valle attraversato dalla linea.

5 Vibrazioni.

Dovrà essere presentato il sistema di abbattimento delle vibrazioni in corso di esercizio. Si chiede una progettazione tale da garantire la stabilità delle opere in relazione agli effetti delle vibrazioni.

Inoltre, in fase di cantiere si prescrive di operare in fasce orarie compatibili con la destinazione residenziale degli ambiti.

6. Aria.

Qualità dell'aria in fase di cantiere.

Nello Studio di Impatto Ambientale, per quanto riguarda gli impatti in fase di cantiere in relazione alle emissioni in atmosfera, si conclude che sarà necessario prevedere il

monitoraggio per l'inquinante NO_2 in quanto si ritiene possano rimanere dei superamenti residui dei valori limite per questo inquinante.

Tuttavia, il Progetto di monitoraggio ambientale non prevede il monitoraggio del parametro NO_2 , ma comprende solamente il monitoraggio di PM_{10} e $PM_{2,5}$. Considerato anche la problematicità di questo inquinante per la qualità dell'aria del Comune di Besenello come di tutti i comuni della Valle dell'Adige e Vallagarina, si richiede di prevedere nel Piano di monitoraggio ambientale anche il monitoraggio del parametro NO_2 .

Stante l'attuale e costante pessima qualità dell'aria nei territori dell'asta dell'Adige e la presenza di elementi fortemente inquinanti, infatti, preoccupa l'aggiungersi dell'inquinamento derivante dagli scarichi dei mezzi pesanti che saranno impiegati nelle operazioni di spostamento del materiale di smarino proveniente dalle gallerie.

Polveri sottili e ossidi di azoto sono elementi inquinanti già oggetto di continui sforamenti dei limiti di legge nelle zone di Trento e di Avio monitorate da APPA.

Per quanto attiene PM_{10} e polveri sottili, riprendendo quanto emerso in sede di conferenza dei servizi provinciale e oggetto di osservazione specifica da parte di APPA, si richiede l'ampliamento della campagna di monitoraggio già prevista da RFI sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo, con l'installazione di ulteriori punti di monitoraggio nell'area di cantiere sul territorio di Besenello e altrove

Si richiede altresì che questi operino in via continuativa e non a intervalli di 15 giorni, per una compiuta valutazione in tutta la fase di cantiere.

Rispetto al tema dell'aria si prende atto che la maggior parte del materiale di scavo, circa 2.100.000 di mc., sarà trasportato verso siti di conferimento fuori Regione (prevalentemente in Veneto), con trasporto su gomma. Si presume che il trasporto comporterà viaggi di andata e ritorno anche superiori ai 100 chilometri ciascuno. Lo Studio di Impatto Ambientale non affronta le criticità e le interferenze che tali attività possono provocare, con un presumibile aumento dell'inquinamento dell'aria in relazione all'aumento del traffico urbano e autostradale.

Si richiede pertanto che in occasione dei possibili aggiornamenti del PUT si provveda ad individuare siti di deposito che permettano di ridurre decisamente la lunghezza dei tragitti per il trasporto del materiale proveniente dagli scavi e che prendano in considerazione siti locali che necessitano di riqualificazione ambientale.

7. Ecologia e paesaggio.

Si ritiene che nelle successive fasi progettuali vada maggiormente sviluppata l'analisi delle connessioni ecologiche, con particolare riguardo alla zona dell'Acquaviva, considerando che le infrastrutture lineari (stradali e ferroviarie) costituiscono un elemento di barriera e di frammentazione del paesaggio che, in taluni casi, può determinare l'interruzione di corridoi ecologici per fauna, esistenti o potenziali.

Considerato che un progetto ferroviario è anche un progetto di paesaggio e che la dimensione ecologico-ecosistemica costituisce una delle dimensioni del paesaggio, si prescrive per i prossimi livelli di progettazione, la predisposizione di uno studio di ecologia del paesaggio finalizzato a indagare le potenziali connessioni ecologiche e le corrispondenti misure di mitigazione ambientale con particolare riguardo all'area dell'Acquaviva.

Rispetto all'ingresso della galleria sud.

Per evidenti ragioni paesaggistiche e per limitare al massimo il sacrificio di aree agricole in un compendio particolarmente vocato come quello di Mattarello e di Besenello, si richiede che la ricopertura della galleria sia tale da consentire la coltivazione a vigneto o frutteto a basso fusto.

8. Consumo di suolo agricolo di pregio.

Nel pieno rispetto dei principi ispiratori della L.P. 15/2015 le aree agricole dei Comuni della periferia sud di Trento, individuate come "deposito terre" in via eventuale, debbono essere risparmiate. Data la preziosità del suolo, in particolare di quello agricolo, e la presenza di aree già antropizzate disponibili nelle zone adiacenti ai cantieri previsti, richiediamo un ravvedimento sulla possibilità di sacrificare terreni coltivati già oggetto di lavori per la realizzazione di importanti opere pubbliche, quali la posa delle tubazioni per l'acquedotto di fondovalle che parte dalla sorgente Acquaviva e la realizzazione del Depuratore Trento Tre. In materia rimandiamo alle osservazioni trasmesse dai nostri concittadini proprietari e coltivatori dei fondi in parola in sede di dibattito pubblico e richiediamo l'individuazione di aree alternative già degradate o cementificate.

9. Area ex Cemea (area cantiere base 2 in Comune di Besenello).

Lo studio di fattibilità tecnica prevede la possibilità che presso l'area ex Cemea, sita ai margini della zona residenziale nord dell'abitato di Besenello, trovi collocazione uno dei due cantieri di base che ospiteranno le maestranze adibite alla realizzazione dell'opera e le strutture di supporto. In linea di principio condividiamo che sia preferibile utilizzare un'area

dismessa e in stato di abbandono anziché sacrificare terreno agricolo e prezioso suolo. Va però considerato anche che la zona in questione si trova a ridosso del centro abitato. Pertanto, sarà indispensabile prevedere da subito delle misure di tutela e di sicurezza per salvaguardare la vivibilità per i residenti e le nuove e sopravvenute necessità. Nel dettaglio:

- la viabilità di accesso all'area dovrà prevedere uno svincolo dedicato con corsia di immissione sulla SS12 diversa dalla attuale; tale tratto stradale, peraltro, presenta già ora aspetti problematici di sicurezza da risolvere;
- il sistema fognario e acquedottistico della zona è attualmente inesistente nelle aree destinate al cantiere: sarà necessario prevederli;
- nella zona non sono completati i marciapiedi per i pedoni che permettano il collegamento con l'area residenziale;
- manca una bretella interna all'area per collegarla in maniera autonoma alla SS12, dal momento che sarà impensabile l'utilizzo di Via della Postavecchia, come è invece ipotizzato all'interno dello studio di fattibilità;
- nell'area sono presenti coperture segnalate dal Servizio Politiche sanitarie e per la non autosufficienza del Provincia Autonoma come contenitori amianto, si rimanda in materia all'Allegato n. 2 della nota del Servizio citato di data 01/02/2022 per le p.ed. 767 e 768 Comune catastale Besenello. Si evidenzia la necessità di prevedere bonifica ad hoc.

10. Viabilità ordinaria in fase di cantiere.

Si segnala infine la preoccupazione relativa alle possibili conseguenze negative cagionate dai mezzi necessari per i lavori che potrebbero congestionare la viabilità locale.

Cordiali saluti.



Il SINDACO
dott. Cristian Comperini

