



Comune di Trento

Il Sindaco

Numero di protocollo associato al documento come metadato (DPCM 3.12.2013, art. 20).
Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo

**OGGETTO: Asse Ferroviario Monaco – Verona.
Accesso Sud alla galleria di base del Brennero.
Progetto di fattibilità tecnica ed economica (P.F.T.E.) del Potenziamento della linea ferroviaria Fortezza – Verona. Lotto 3A: Circonvallazione di Trento.
Espressione parere del Comune di Trento per la conferenza dei servizi convocata ai sensi dell'art. 14-bis della legge 241/1990.**

In riscontro alla Vostra nota di data 29/11/2021 prot. n. RFI-DIN-DINE\A0011\P\2021\0000671, ns. prot. n. 315923 di data 30/11/2021, trasmetto in allegato alla presente copia della deliberazione del Consiglio comunale n. 27 di data 23/02/2022, immediatamente esecutiva, con la quale il Comune di Trento ha espresso parere favorevole con prescrizioni al Progetto di fattibilità tecnica ed economica del Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona, asse ferroviario Monaco-Verona, accesso Sud alla galleria di Base del Brennero – Lotto 3°: Circonvallazione di Trento per la Conferenza dei Servizi convocata ai sensi dell'art. 14-bis della L. 241/1990.

Unitamente alla citata deliberazione si trasmette l'Allegato n. 1 denominato "Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) del Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona, asse ferroviario Monaco-Verona, accesso Sud alla galleria di Base del Brennero –Lotto 3°: Circonvallazione di Trento - documento contenente le prescrizioni discrezionalmente apposte ai fini dell'assenso nonché le proposte del Comune di Trento per la migliore tutela dell'interesse pubblico", che forma parte integrante ed essenziale della stessa deliberazione consiliare n. 27 del 23/02/2022.

Cordiali saluti.

Franco Ianeselli

Questo documento, se trasmesso in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993)

allegati :Delibere



Spett.le
RETE FERROVIARIA ITALIANA
Segreteria della Conferenza di servizi
segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it

e p.c.
Spett.le
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
Presidente
presidente@pec.provincia.tn.it

Spett.le
MINISTERO DELLA TRANSIZIONE
ECOLOGICA COMUNE DI BESENELLO
CRESS Direzione Generale per la Crescita
Sostenibile e la Qualità dello sviluppo
Divisione V Sistema di Valutazione Ambientale
cress@pec.minambiente.it

Sindaco
comunedibesenello@pec.it
COMUNE DI ALDENO
Sindaco
aldeno@postemailcertificata.it

Commissaria straordinaria del “Potenziamento
linea ferroviaria Verona-Brennero” e Direttore
Tecnico
c.a. Ing. Paola Firmi



ALLEGATO N. 1

EMENDATO

ALLEGATO N. 1

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA (PFTE) DEL QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA FORTEZZA-VERONA, ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA, ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO – LOTTO 3°: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO - DOCUMENTO CONTENENTE LE PRESCRIZIONI DISCREZIONALMENTE APPOSTE AI FINI DELL'ASSENSO NONCHE' LE PROPOSTE DEL COMUNE DI TRENTO PER LA MIGLIORE TUTELA DELL'INTERESSE PUBBLICO

1. AREE DI CANTIERE

- a) Proposta - considerata l'opportunità di limitare il più possibile gli impatti derivanti dalla realizzazione della nuova circonvallazione ferroviaria, limitando il coinvolgimento delle aree agricole previste come aree di cantiere in particolare per la zona a sud, e alla luce della disponibilità manifestata dalla società agricola Acquaviva srl e nelle more della formalizzazione dell'accordo con la medesima, si propone fin d'ora a RFI di modificare nei successivi livelli progettuali le previsioni contenute nel PFTE depositato nel seguente modo:
 -) stralcio della zona AS04 posta a ovest della ferrovia nella parte più meridionale del territorio comunale, ricollocando le funzioni lì previste nella zona di proprietà della società Agricola Acquaviva srl a est della ferrovia e a sud di villa Bortolazzi (fatta salva l'acquisizione delle autorizzazioni necessarie). Questa previsione è coerente con il programma di revisione della organizzazione aziendale della società Acquaviva srl e garantisce la continuità di coltivazione degli altri fondi di cui era previsto il coinvolgimento. Verso sud, l'area di cantiere dovrà essere posta a una distanza minima di 70 m dal parco della Villa.

2. VIABILITA'

- a) Proposta - considerata l'opportunità di svincolare dalle attività di cantiere l'attuale viabilità a sud di Mattarello che attraversa il borgo storico di villa Bortolazzi, si propone a RFI di sviluppare nei successivi livelli progettuali (fatta salva l'acquisizione delle autorizzazioni necessarie e l'adozione di ogni accorgimento finalizzato alla tutela del bene vincolato) una viabilità alternativa che prenda avvio dal tracciato di progetto di collegamento tra via Nazionale e il piazzale di emergenza all'imbocco sud della galleria Trento, prosegua verso sud in fregio alla linea ferroviaria e si ricollegghi a via Nazionale in prossimità dell'innesto tra questa e la tangenziale;
- b) Proposta - considerata la necessità di garantire l'accessibilità ai fondi agricoli tra la ferrovia e la tangenziale nella zona a sud di Mattarello, oggi garantita dal sottopasso ferroviario immediatamente a sud di villa Bortolazzi, e considerato che il sottopasso esistente necessiterebbe di un prolungamento verso ovest conseguente al riposizionamento della linea storica per dare spazio ai binari della nuova linea merci oltre che a est per la realizzazione della viabilità di cantiere in fregio alla ferrovia (di cui al punto precedente) rendendo il sottopasso molto lungo e di difficile collegamento alle aree che dovrebbe servire, si propone a RFI di prevedere nei successivi livelli di progettazione (fatta salva anche in questo caso l'acquisizione

delle autorizzazioni necessarie) un collegamento alternativo o in sovrappasso alla linea storica immediatamente prima dell'imbocco sud della galleria Trento (venendo da nord) o in adeguamento (allargamento o sostituzione) del sottopasso esistente in località "Basse".

- c) Proposta - il progetto prevede l'esproprio delle aree comunali dove le strutture ferroviarie sottopassano la viabilità comunale in via del Brennero e in via Nazionale a Mattarello. Per garantire efficienza negli interventi manutentivi dei tratti di strada interessati si ritiene opportuno, come già evidenziato nell'osservazione presentata nell'ambito della procedura espropriativa (protocollo n. 344744 di data 30/12/2021), mantenere la continuità della proprietà comunale delle particelle di via del Brennero e di via Nazionale, con intavolazione di un diritto di superficie nel sottosuolo a favore di RFI;
- d) Prescrizione - si prescrive che sia garantita la funzionalità sia di via del Brennero a Trento Nord che di via Nazionale a Mattarello per l'intera durata dei lavori.

3. FERROVIA TRENTO-MALE'

- a) Prescrizione - considerato il ruolo centrale nel sistema della mobilità provinciale e cittadino della ferrovia Trento-Malé e quindi la necessità di prevederne la continuità di servizio anche nelle fasi di lavorazione per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria, si prescrive che nelle successive fasi progettuali il progetto depositato venga modificato in modo da ridurre la sospensione del servizio al minimo indispensabile, anche operando in via preventiva con la realizzazione da subito delle opere necessarie.

4. ZONA EX SCALO FILZI E STAZIONE PROVVISORIA

- a) Proposta - Si richiede che a titolo di compensazione RFI collabori nella progettazione delle opere per le parti di competenza per la realizzazione delle colline artificiali di cui al punto 2 impegnandosi già da ora a rendere disponibile convenzionalmente in base all'ordinamento vigente lo scavalco delle linee ferroviarie e l'utilizzo delle superfici di copertura dei binari per la realizzazione di nuovi spazi urbani di interesse della collettività, secondo le modalità che saranno definite successivamente;
- b) Prescrizione - considerata l'opportunità che la rivisitazione dell'intera area dell'ex Scalo Filzi può portare alla riqualificazione della parte nord della città, soprattutto in termini di connessioni est/ovest, oggi sostanzialmente negate, ma anche per dare continuità ai collegamenti ciclopedonali nord/sud, il Comune di Trento intende sviluppare una progettazione che, tramite la rimodellazione dei terreni e quindi la realizzazione di colline artificiali, consenta il superamento dei binari che rimarranno in superficie. A tal proposito si prescrive che gli sviluppi progettuali successivi non interferiscano con tale previsione.
- c) Prescrizione - Si prescrive che i successivi sviluppi progettuali, in coerenza con il progetto integrato di cui ai protocolli del 2018 e 2019, prevedano per la stazione provvisoria anche le predisposizioni per l'inserimento delle opere per la sua attivazione e la sua copertura e che le stesse predisposizioni siano inserite nell'appalto dei lavori.

5. **PROLUNGAMENTO DELLA PARTE INTERRATA DELLA LINEA MERCI VERSO NORD**

- a) Prescrizione - per massimizzare i benefici sia ambientali che logistici per la città derivanti dalla circonvallazione ferroviaria per le merci, si prescrive il prolungamento massimo possibile verso nord della parte interrata sviluppando, nelle successive fasi progettuali, la previsione già delineata in accordo RFI/Comune di Trento (nota del Comune a firma del Sindaco del 29/09/2021 n. 245747 e risposta RFI a firma della Commissaria Straordinaria Paola Firmi del 16/12/2021 n. 332979). Questa previsione prevede il prolungamento verso nord di 165 metri della parte completamente interrata consentendo così la previsione di una nuova fermata condivisa tra ferrovia del Brennero e Trento Malé con attraversamento aereo dei binari e possibilità quindi di integrare le connessioni est/ovest anche per questa parte della città. Si richiede pertanto che a titolo di compensazione RFI collabori nella progettazione delle opere per la realizzazione della nuova fermata impegnandosi già da ora a rendere disponibile convenzionalmente in base all'ordinamento vigente lo scavalco delle linee ferroviarie, l'utilizzo delle superfici di copertura dei binari e la realizzazione in adiacenza delle strutture idonee a garantire i servizi necessari e complementari di interesse collettivo, secondo le modalità che saranno definite successivamente (la prosecuzione verso nord necessiterà di rivedere anche la previsione dei punti di evacuazione e soccorso che dovranno essere necessariamente sviluppati nelle successive fasi di progettazione e integrati con le previsioni del punto precedente funzionali alla fase 3 del progetto integrato di cui ai protocolli del 2018 e 2019);
- b) Proposta - poiché in seguito alle modifiche di cui ai punti precedenti perde di significato la localizzazione della prevista nuova stazione della Trento Malé a Trento nord, essa va ricollocata più a nord in prossimità della tangenziale. Anche in questo caso si richiede pertanto che a titolo di compensazione RFI collabori nella progettazione delle opere per la realizzazione della nuova fermata impegnandosi già da ora a rendere disponibile convenzionalmente in base all'ordinamento vigente lo scavalco delle linee ferroviarie, l'utilizzo delle superfici di copertura dei binari e la realizzazione in adiacenza delle strutture idonee a garantire i servizi necessari e complementari di interesse collettivo, secondo le modalità che saranno definite successivamente;
- c) Proposta - data la ricollocazione della fermata della Trento-Malé, e quindi il venir meno della necessità di realizzare i marciapiedi di fermata dove attualmente previsti, si richiede di ridurre la traslazione della linea storica prevista per fare spazio alla nuova linea merci e conseguentemente ridurre il coinvolgimento delle aree produttive a ovest della ferrovia tra cui anche l'area del Cantiere comunale. Si richiamano sul punto le osservazioni formulate nell'ambito della procedura espropriativa (protocollo n. 344744 di data 30/12/2021) relativamente al fatto che la previsione progettuale contenuta nel PFTE depositato coinvolge i piazzali a est del Cantiere comunale in modo tale non solo da precluderne l'utilizzo come deposito ma anche da non garantire gli spazi di manovra per l'accesso al capannone per i mezzi di grandi dimensioni;
- d) Proposta - nella prospettiva di integrare le connessioni est ovest del tratto a nord della città, si prevede un ulteriore scavalco ciclopedonale della ferrovia all'altezza di via Franceschini per il quale si richiede che a titolo di compensazione RFI collabori nella progettazione di tali opere impegnandosi già da ora a rendere disponibile convenzionalmente in base all'ordinamento vigente lo scavalco delle linee ferroviarie, secondo le modalità che saranno definite successivamente;
- e) Prescrizione - nella prospettiva di prolungamento a nord della galleria artificiale di cui sopra, si prescrive di verificare le possibili interferenze con due tubazioni poste

a nord della tangenziale (rif. c/o via Goio) dove esiste un attraversamento alla linea ferroviaria con una tubazione in gres diam. 400 mm e un attraversamento con una tubazione di acquedotto.

6. PERTINENZE DEL CANTIERE COMUNALE

- a) Prescrizione - oltre a quanto specificato al punto precedente sulle condizioni di fruibilità del piazzale del Cantiere comunale e di accessibilità allo stesso, per liberare le attrezzature attualmente presenti in zona di esproprio, compatibilmente con i tempi ipotizzati nello studio di fattibilità, si prescrive che venga individuata un'area alternativa limitrofa alle strutture del cantiere, al fine di permettere lo svolgimento delle varie attività.

7. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO

- a) Proposta - per la parte nord si propone di valutare anche altre modalità di intervento oltre alla semplice installazione di barriere antirumore quale l'ipotesi di una collina artificiale come quella proposta nell'ambito del Dibattito Pubblico tra Roncafort e Canova di Gardolo che, oltre ad abbattere l'impatto acustico, possa garantire condizioni di miglioramento paesaggistico, di offerta di servizi e di connessioni ciclopedonali tra gli abitati posti a est e a ovest della ferrovia; qualora Comune e Provincia intendano procedere con questa soluzione, si richiede che a titolo di compensazione RFI collabori nella progettazione delle opere per le parti di competenza impegnandosi già da ora a rendere disponibile convenzionalmente in base all'ordinamento vigente lo scavalco delle linee ferroviarie e l'utilizzo delle superfici di copertura dei binari per la realizzazione di nuovi spazi urbani di interesse della collettività, secondo le modalità che saranno definite successivamente; si richiede inoltre a RFI una compartecipazione economica in considerazione del fatto che la soluzione collina non rende più necessaria l'installazione di barriere antirumore e inoltre consente il riutilizzo di una significativa quantità del materiale di scavo delle gallerie;
- b) Prescrizione - si prescrive di integrare lo studio acustico e prevedere le eventuali/conseguenti azioni correttive anche in relazione alle tratte più a nord rispetto a quelle prese in considerazione nel PFTE e quindi nei confronti degli abitati di Roncafort e Canova di Gardolo oltre che di Maso Rossi, considerato che, se anche l'intervento ferroviario si conclude poco più a nord della tangenziale, il portato di questa opera in termini di impatti conseguenti al maggior numero di passaggio di treni, si ripercuoterà anche sulle parti edificate oltre l'intervento in oggetto;
- c) Prescrizione - si prescrive di integrare lo studio acustico e prevedere le eventuali conseguenti azioni correttive con specifica attenzione ai punti di uscita delle gallerie sia nord che sud mediante interventi e opere che agiscano direttamente sulla fonte del rumore e comunque prestando particolare attenzione alle soluzioni individuate anche dal punto di vista paesaggistico;
- d) Prescrizione - si prescrive di intervenire con l'installazione di barriere antirumore anche in corrispondenza di attività produttive quando le stesse sono direttamente frontistanti la linea ferroviaria come nel caso delle attività poste a ovest tra la zona ex SLOI e la tangenziale dove ricade anche il cantiere comunale.

8. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO VIBRAZIONALE E DEI FENOMENI DI SUBSIDENZA INDOTTA

- a) Prescrizione - Per gli aspetti relativi all'impatto vibrazionale, nei successivi livelli progettuali si prescrive di:
- a) approfondire l'aspetto delle vibrazioni in corso d'opera che possono causare disturbi significativi soprattutto in caso di eventi imprevisi: malfunzionamenti, danni alle apparecchiature, operazioni errate, etc...);
 - b) predisporre piani di intervento in caso di situazioni impreviste o imprevedibili, al fine di garantire il comfort alla popolazione e la sicurezza degli edifici;
 - c) acquisire dati "diretti" della situazione specifica di Trento attraverso campagne di indagini e prove che forniscano evidenza delle caratteristiche del territorio relativamente alla propagazione ed attenuazione delle vibrazioni;
 - d) eseguire, laddove necessario, indagini in sito e prove di laboratorio per la puntuale caratterizzazione dei terreni, facendo riferimento alla zonizzazione e alla suscettibilità degli edifici;
 - e) realizzare il censimento degli edifici interessati dalla linea e predisporre eventuali modalità di intervento in caso di necessità, definendo:
 - i. gli elementi identificativi: dimensioni, orientazione, numero di piani, periodo di costruzione, eventuali modifiche significative alla struttura o alle dimensioni; interventi di risanamento o di messa in sicurezza;
 - ii. la tipologia di fondazioni e caratteristiche geometriche;
 - iii. la tipologia strutturale e geometria della struttura;
 - iv. la destinazione d'uso e sensibilità alle vibrazioni;
 - v. predisporre una carta della "Sensibilità strutturale" per identificare gli edifici o le "classi" di edifici a maggior rischio o comunque che necessitino di maggiore attenzione;
 - f) predisporre una carta del "*Grado di Accettabilità del Danno - GAD*" andando oltre i limiti delle Norme anche al fine di definire gli eventuali interventi di mitigazione;
 - g) per quanto riguarda i fenomeni legati alla subsidenza, predisporre uno studio di analisi di rischio dei fabbricati e relativi elaborati che individuino l'estensione del bacino di subsidenza con i relativi cedimenti attesi al piano campagna per effetto degli scavi, al fine di definire l'entità del potenziale danno indotto e i conseguenti eventuali interventi di mitigazione.
 - h) produrre i testimoniali di stato per gli edifici che rientrino nelle varie classi di sensibilità strutturale;
 - i) eseguire campagne di prove e rilievi dinamici nelle aree e sugli edifici a più elevata criticità da eseguire ante operam;
 - j) valutare l'eventuale impatto delle vibrazioni sulle principali infrastrutture di servizi: Telecomunicazioni, Elettrico, Idrico, Gasdotto, Fognatura.

9. PREDISPOSIZIONE DEI CAMERONI PER LA PROSECUZIONE VERSO NORD DELLA LINEA MERCI IN GALLERIA NATURALE

- a) Prescrizione - considerato che allo stato dell'arte non vi è una previsione progettuale della prosecuzione verso nord della linea merci (ovvero del lotto 5 di collegamento tra Trento nord e Bronzolo) e che nell'ipotesi di raddoppio dei binari in affiancamento alla linea storica una parte ancora significativa, seppure minoritaria,

dell'abitato di Trento verrebbe attraversata dalla linea merci subendo gli impatti che il by-pass intende espressamente abbattere, si prescrive che il progetto depositato sia integrato con la previsione di "cameroni" nella parte nord della "galleria Trento", localizzati in una posizione funzionale al collegamento verso l'esterno e compatibile dal punto di vista idrogeologico, in modo da consentire sia l'uscita verso l'ex Scalo Filzi e l'Interporto, come da progetto depositato, sia il futuro proseguo dei tunnel ferroviari verso nord in direzione Salorno quale prima tratta del lotto 5.

10. ISTITUZIONE DELL'OSSERVATORIO PER L'AMBIENTE E LA SICUREZZA DEL LAVORO

- a) Prescrizione - considerata la complessità dell'intervento che si va ad autorizzare e i molteplici potenziali impatti con l'ambiente naturale e costruito nonché le condizioni per i lavoratori coinvolti, si prescrive l'impegno a sottoscrivere un protocollo di intesa per l'istituzione di un Osservatorio per l'Ambiente e la sicurezza del Lavoro da sottoscrivere tra RFI, Provincia Autonoma di Trento e Comune di Trento. In particolare l'Osservatorio, quale organismo tecnico con funzione di indirizzo, controllo e garanzia, formula proposte e pareri allo scopo di promuovere e attivare tutte le attività necessarie per:
- la sorveglianza dello stato ambientale del territorio interessato alla realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento attraverso l'analisi degli impatti ambientali provocati dalle diverse fonti e lo studio delle ricadute sulle popolazioni anche attraverso il supporto tecnico-scientifico e amministrativo di organismi ed enti di ricerca pubblici e privati;
 - l'osservanza del rispetto delle norme di tutela sociale e tecnica del lavoro e di sicurezza e igiene del lavoro durante la fase di cantiere.

11. PROTOCOLLO D'INTESA PER LA CONDIVISIONE DELLE MODALITA' DI CANTIERIZZAZIONE E LA MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DEI CANTIERI

- a) Prescrizione - considerata fondamentale la condivisione del progetto con il territorio in particolar modo per il sistema di cantierizzazione, i flussi di traffico e le relative viabilità, gli interventi di mitigazione dell'impatto ambientale e il piano di monitoraggio ambientale e ritenendo necessario condividere gli aspetti di cui sopra per concordare le modalità di cantierizzazione delle opere anche in ragione delle esigenze manifestate dal territorio prima di avviare la gara per l'affidamento dell'appalto integrato si prescrive l'impegno a sottoscrivere un protocollo di intesa tra RFI e Comune di Trento.

12. SEGNALAZIONI RELATIVE AL SISTEMA DEI SOTTOSERVIZI

Con riferimento agli impatti dell'opera con i sottoservizi, si segnalano gli elementi da tenere in considerazione nei successivi livelli di progettazione:

- a) Proposta - interferenze fossa Primaria e Secondaria di Campotrentino immediatamente a sud della rotatoria del Tridente. Il progetto prevede la traslazione sui lati est e poi nuovamente ad ovest della fossa Primaria. Non si capisce il perché fare un doppio attraversamento di via Brennero con interferenza di tutti i sottoservizi. Sarebbe più logico il prolungamento della fossa Primaria verso il lato ovest di via Brennero con immissione nel nuovo canale Lavisotto, oppure la

deviazione della fossa Primaria nelle immediate vicinanze a sud ovest della rotatoria Tridente nel canale esistente Lavisotto. Si è del parere che invece la fossa Secondaria non dovrebbe subire spostamenti lasciando inalterato lo sbocco nella fossa della Malvasia;

- b) Prescrizione - in prossimità del cantiere/magazzino comunale esiste un attraversamento alla linea ferroviaria con n. 2 dorsali di fibra ottica. Dal punto di vista altimetrico le due dorsali dovrebbero interferire con la nuova livelletta ferroviaria. Si prescrive la salvaguardia delle due dorsali con la continuità di servizio durante i lavori. Si può valutare in sede di lavori lo spostamento verso nord dell'attraversamento con prolungamento dei cavi di fibra ottica;
- c) Prescrizione - in prossimità del cavalca ferrovia di via Nassijrya, immediatamente a nord, è presente una tubazione di fognatura nera diam. 600 mm in amianto cemento. La fognatura interferisce con la nuova livelletta ferroviaria. Si prescrive che la funzionalità di tale rete sia mantenuta durante tutta la durata del cantiere perché è un collegamento est ovest della città di fondamentale importanza. E' necessario studiare una centrale di sollevamento che dia continuità di deflusso delle acque sia durante i lavori che a lavori ultimati. Le dimensioni della struttura di sollevamento sono da concordare;
- d) Prescrizione - interferenze su via Brennero c/o ACI TRENTO. Sono presenti due collettori di acque bianche sui lati est ed ovest della via Brennero. Si prescrive il loro ripristino a lavori ultimati e il considerarli durante le fasi di scavo. Esiste un collettore di acque nere diam. 250 alla profondità media di circa 1,60 m dal piano viabile. Serve gli edifici circostanti (sia quelli che verranno demoliti che altri). Si prescrive il mantenimento in funzione durante gli scavi (con by-pass) e il ripristino a lavori ultimati;
- e) Prescrizione - interferenza fossa Malvasia c/o ACI TRENTO. Nel caso in cui la fossa della Malvasia venga deviata sotto la via Brennero con sbocco nel nuovo canale Lavisotto è indispensabile tenere conto della presenza di vari sottoservizi (con particolare attenzione alla polifora telecomunicazioni esistente);
- f) Prescrizione – devono essere verificate le possibili interferenze in via Ambrosi (zona piazza Centa) tra la prevista deviazione del Lavisotto con la rete di fognatura nera in tubazione diam. 300 mm.

13. RICADUTE URBANISTICHE

- a) Proposta - per la restituzione delle previsioni progettuali del PFTE nel Piano regolatore Generale, si richiede la predisposizione di un elaborato che riporti con dettaglio tutte le aree interessate in forma di poligoni e non in forma di elementi lineari;
- b) Prescrizione - per quanto riguarda le opere ferroviarie in aree urbane, si prescrive che le limitazioni previste dall'art.49 del DPR 753/80, debbano essere applicate esclusivamente in funzione della sicurezza della circolazione ferroviaria, in quanto non costituiscono disposizione con valenza urbanistica.
- c) Prescrizione - si prescrive che nei successivi livelli 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.
- d) Prescrizione - 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.

14. SOTTOSTAZIONI ELETTRICHE

- a) Proposta - considerato l'obiettivo di riqualificazione urbana che il Comune di Trento ha inteso perseguire sottoscrivendo i protocolli del 2018 e del 2019 che hanno portato alla definizione del PFTE in discussione e considerata la previsione di nuove sottostazioni elettriche per l'alimentazione della linea ferroviaria, si richiede che in una logica di razionalizzazione degli impianti, vada perseguita la dismissione della sottostazione elettrica di via Monte Baldo ricompresa nelle aree di riqualificazione urbanistica della zona ex Michelin dal Piano Regolatore Generale del Comune di Trento;
- b) Proposta - Si richiede inoltre che venga predisposto un piano di elettrificazione che, inserendo anche il tema Valsugana, metta in evidenza quali (e quante) linee primarie sul fondovalle del Comune possono essere razionalizzate.

15. INGRESSO GALLERIA SUD

- a) Prescrizione - per evidenti ragioni paesaggistiche e per limitare al massimo il sacrificio di aree agricole in un compendio particolarmente vocato come quello di Mattarello, si prescrive che la ricopertura della galleria sia tale da consentire la coltivazione a vigneto o frutteto a basso fusto, impegnando RFI già da ora a rendere disponibile convenzionalmente in base all'ordinamento vigente l'utilizzo di tali aree in via prioritaria da parte dei conduttori dei fondi limitrofi.

16. INGRESSO GALLERIA NORD

- a) Prescrizione - per garantire la possibilità di interventi di riqualificazione dell'area che verrà liberata in conseguenza delle necessarie demolizioni degli edifici interferenti con l'opera ferroviaria nella zona nord di San Martino, a parziale risarcimento, si prescrive che il sistema di ricopertura delle aree di scavo sia tale da consentire qualsiasi utilizzo delle aree di superficie senza limitazioni di portata e che RFI già da ora si impegni a rendere disponibile convenzionalmente in base all'ordinamento vigente l'utilizzo delle superfici di copertura dei binari e delle aree espropriate limitrofe per la realizzazione di nuovi spazi urbani di interesse della collettività, secondo le modalità che saranno definite successivamente;
- b) Prescrizione - si prescrive che il fronte roccioso soprastante al piazzale che verrà realizzato in via Malvasia, caratterizzato da pericolosità di crollo, sia consolidato con interventi conformi alle caratteristiche dell'ammasso roccioso, comprensivi di interventi di drenaggio, sia a livello superficiale che nel primo tratto di sviluppo della galleria, prestando particolare attenzione agli edifici soprastanti. Indipendentemente dal tipo di opere (opere di sostegno, chiodature, reti, ecc.), il versante dovrà poi essere sistemato con interventi che consentano un adeguato inserimento visuale e paesaggistico, adottando a esempio, tecniche di rinaturalizzazione / rinverdimento e controllo dell'erosione;

- c) Prescrizione - si prescrive che per i primi 200 metri di avanzamento, tenuto conto dell'effetto delle vibrazioni, l'avanzamento delle frese potrà avvenire solo nella fascia oraria dalle 6 alle 22.

17. CONFERIMENTO TERRENI – PUT

- a) Proposta - Si richiede che in corrispondenza dei possibili aggiornamenti del PUT si provveda a individuare siti di deposito che permettano di ridurre decisamente la lunghezza dei tragitti per il trasporto del materiale proveniente dagli scavi.

18. RIATTIVAZIONE STAZIONE DI MATTARELLO

- a) Proposta - nella prospettiva che con lo spostamento dei treni merci sulla nuova linea ferroviaria si liberino tracce ferroviarie sulla linea storica del Brennero e quindi si renda possibile una nuova articolazione dell'offerta di trasporto passeggeri, si richiede che venga riattivata la stazione di Mattarello.

19. OPERE ULTERIORI NELLA ZONA DI MATTARELLO

- a) Proposta - considerata la necessità anche per la zona sud di integrare le connessioni tra est e ovest della ferrovia, si richiede, come fatto per le zone nord, la realizzazione di un nuovo percorso ciclabile lungo via della Gotarda in affiancamento del cavalcaferrovia a partire da via Nazionale fino al superamento della linea ferroviaria.

20. VALORIZZAZIONE ENERGETICA DELLA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DI TRENTO

- a) Proposta - al fine di incrementare e massimizzare i benefici ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera, si propone di prevedere nelle successive fasi progettuali, gli opportuni accorgimenti tecnici necessari per sfruttare la geotermia sotterranea in maniera tale da poter incrementare la sostenibilità degli insediamenti in superficie. Si richiede che RFI collabori nella progettazione delle opere per le parti di competenza impegnandosi già da ora a autorizzare convenzionalmente in base all'ordinamento vigente e a eventuali accordi anche economici, lo sfruttamento dell'energia prodotta tramite il sistema suddetto e a rilasciare le necessarie autorizzazioni per l'accesso ai tunnel per consentire la manutenzione del sistema.
-

SINTESI DELLE PRESCRIZIONI/PROPOSTE SOPRAELENATE

1. AREE DI CANTIERE

- a) Proposta - stralcio della zona AS04 ricollocandola nella zona a est della ferrovia e a sud di villa Bortolazzi

2. VIABILITA'

- a) Proposta – sviluppare una viabilità alternativa dal previsto collegamento tra via Nazionale e il piazzale di emergenza all'imbocco sud della galleria Trento, che prosegua verso sud in fregio alla linea ferroviaria e si ricollegli a via Nazionale in prossimità dell'innesto tra questa e la tangenziale;
- b) Proposta - prevedere un collegamento alternativo o in sovrappasso alla linea storica immediatamente prima dell'imbocco sud della galleria Trento (venendo da nord) o in adeguamento (allargamento/sostituzione) del sottopasso esistente in località "Basse"
- c) Osservazione - mantenere la continuità della proprietà comunale delle particelle di via del Brennero e di via Nazionale, con intavolazione di un diritto di superficie nel sottosuolo a favore di RFI
- d) Prescrizione - sia garantita la funzionalità sia di via del Brennero a Trento Nord che di via Nazionale a Mattarello per l'intera durata dei lavori.

3. FERROVIA TRENTO-MALE'

- a) Prescrizione - ridurre la sospensione del servizio al minimo indispensabile

4. ZONA EX SCALO FILZI E STAZIONE PROVVISORIA

- a) Proposta – collaborazione di RFI alla progettazione di colline artificiali sopra i binari e impegno a garantire lo scavalco e l'utilizzo delle superfici di copertura dei binari
- b) Prescrizione - si prescrive che il progetto di RFI non interferisca con la previsione di realizzare colline artificiali per la copertura dei binari
- c) Prescrizione - previsione per la stazione provvisoria delle predisposizioni per l'inserimento delle opere per la sua attivazione e la sua copertura

5. PROLUNGAMENTO DELLA PARTE INTERRATA DELLA LINEA MERCI VERSO NORD

- a) Prescrizione – prescrizione per prolungamento massimo possibile verso nord della parte interrata con previsione di una nuova fermata condivisa tra ferrovia del Brennero e Trento Malé con attraversamento aereo dei binari e proposta di collaborazione di RFI alla progettazione della fermata e impegno a garantire lo scavalco e l'utilizzo delle superfici di copertura dei binari
- b) Proposta – ricollocazione della prevista nuova stazione della Trento Malé a Trento nord più a nord in prossimità della tangenziale e proposta di collaborazione di RFI alla progettazione della fermata e impegno a garantire lo scavalco e l'utilizzo delle superfici di copertura dei binari;

- c) Proposta - ridurre la traslazione della linea storica prevista per fare spazio alla nuova linea merci e conseguentemente ridurre il coinvolgimento delle aree produttive a ovest della ferrovia
- d) Proposta - realizzare un ulteriore scavalco ciclopeditonale della ferrovia all'altezza di via Franceschini e proposta di collaborazione di RFI alla progettazione con impegno a garantire lo scavalco delle linee ferroviarie
- e) Prescrizione - verificare le possibili interferenze con due tubazioni poste a nord della tangenziale (rif. c/o via Goio).

6. PERTINENZE DEL CANTIERE COMUNALE

- a) Prescrizione - venga individuata un'area alternativa limitrofa alle strutture del cantiere, al fine di permettere lo svolgimento delle varie attività;

7. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO

- a) Proposta - valutare per la parte nord anche altre modalità di intervento oltre alla semplice installazione di barriere antirumore quali colline artificiali;
- b) Prescrizione - integrare lo studio acustico e prevedere le eventuali/conseguenti azioni correttive anche in relazione agli abitati di Roncafort e Canova di Gardolo oltre che di Maso Rossi
- c) Prescrizione - integrare lo studio acustico e prevedere le eventuali conseguenti azioni correttive rispetto ai punti di uscita delle gallerie sia nord che sud mediante interventi e opere che agiscano direttamente sulla fonte del rumore
- d) Prescrizione - installazione di barriere antirumore in corrispondenza di attività produttive direttamente frontistanti la linea ferroviaria come nel caso delle attività poste a ovest tra la zona ex SLOI e la tangenziale

8. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO VIBRAZIONALE E DEI FENOMENI DI SUBSIDENZA INDOTTA

- A) Prescrizioni -
 - a) verifica vibrazioni in corso d'opera
 - b) predisposizione piani di intervento in caso di situazioni impreviste
 - c) acquisizione dati "diretti" della situazione specifica di Trento
 - d) caratterizzazione dei terreni
 - e) censimento e descrizione ai fini degli impatti acustici degli edifici interessati dalla linea
 - f) predisposizione della carta del "*Grado di Accettabilità del Danno – GAD*"
 - g) predisposizione di uno studio di analisi di rischio dei fabbricati con estensione del bacino di subsidenza per effetto degli scavi
 - h) produzione dei testimoniali di stato per gli edifici che rientrino nelle classi di sensibilità strutturale
 - i) esecuzione di campagne di prove e rilievi dinamici nelle aree e sugli edifici a più elevata criticità da eseguire ante operam
 - j) valutazione dell'eventuale impatto delle vibrazioni sulle principali infrastrutture di servizi

9. PREDISPOSIZIONE DEI CAMERONI PER LA PROSECUZIONE VERSO NORD DELLA LINEA MERCI IN GALLERIA NATURALE

- a) Prescrizione - integrazione con la previsione di “cameroni” nella parte nord della galleria Trento, per consentire sia l'uscita verso l'ex Scalo Filzi e l'Interporto sia il futuro proseguo del tunnel ferroviario verso nord quale prima tratta del lotto 5

10. ISTITUZIONE DELL'OSSERVATORIO PER L'AMBIENTE E LA SICUREZZA DEL LAVORO

- a) Prescrizione - impegno a sottoscrivere un protocollo di intesa per l'istituzione di un Osservatorio per l'Ambiente e la sicurezza del Lavoro tra RFI, PAT e Comune di Trento

11. PROTOCOLLO D'INTESA PER LA CONDIVISIONE DELLE MODALITA' DI CANTIERIZZAZIONE E LA MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DEI CANTIERI

- a) Prescrizione - sottoscrivere un protocollo di intesa tra RFI e Comune di Trento sulle modalità gestionali delle aree di cantiere

12. SEGNALAZIONI RELATIVE AL SISTEMA DEI SOTTOSERVIZI

- a) Proposta – ripensamento sulla doppia traslazione della fossa Primaria rispetto a via del Brennero
- b) Prescrizione - salvaguardia delle due dorsali di fibra ottica con la continuità di servizio durante i lavori in prossimità del Cantiere comunale
- c) Prescrizione - garantire la funzionalità della tubazione di fognatura nera in prossimità del cavalca ferrovia di via Nassijrya durante tutta la durata del cantiere
- d) Prescrizione - mantenimento in funzione durante gli scavi (con by-pass) e il ripristino a lavori ultimati dei collettori di acque bianche in via del Brennero in prossimità sede ACI
- e) Prescrizione – mantenimento dei sottoservizi in prossimità della fossa Malvasia
- f) Prescrizione – verifica delle interferenze in via Ambrosi (zona piazza Centa) tra la prevista deviazione del Lavisotto con la rete di fognatura nera

13. RICADUTE URBANISTICHE

- a) Proposta - predisposizione di un elaborato che riporti con dettaglio tutte le aree interessate in forma di poligoni e non in forma di elementi lineari
- b) Prescrizione – applicazione delle limitazioni previste dall'art.49 del DPR 753/80 esclusivamente in funzione della sicurezza della circolazione ferroviaria, in quanto non costituiscono disposizione con valenza urbanistica
- c) Prescrizione – sviluppare l'analisi delle connessioni ecologiche con particolare riguardo alla zona dell'Acquaviva
- d) Prescrizione - predisposizione di uno studio di ecologia del paesaggio relativo alle potenziali connessioni ecologiche e le corrispondenti misure di mitigazione ambientale con particolare riguardo all'area dell'Acquaviva

14. SOTTOSTAZIONI ELETTRICHE

- a) Proposta - perseguire la dismissione della sottostazione elettrica di via Monte Baldo
- b) Proposta - predisposizione di un piano di elettrificazione per la razionalizzazione delle linee primarie del fondovalle

15. INGRESSO GALLERIA SUD

- a) Prescrizione - ricopertura della galleria tale da consentire la coltivazione a vigneto o frutteto a basso fusto e messa a disposizione di queste aree ai conduttori dei fondi limitrofi

16. INGRESSO GALLERIA NORD

- a) Prescrizione - consentire gli utilizzi di interesse della collettività delle aree di superficie senza limitazioni di portata delle aree liberate dalle demolizioni degli edifici interferenti
- b) Prescrizione – consolidamento e rinaturalizzazione del fronte roccioso soprastante al piazzale che verrà realizzato in via Malvasia e consolidamento del primo tratto di sviluppo della galleria prestando particolare attenzione agli edifici soprastanti
- c) Prescrizione - avanzamento delle frese solo nella fascia oraria dalle 6 alle 22

17. CONFERIMENTO TERRENI – PUT

- a) Proposta - individuare siti di deposito che permettano di ridurre decisamente la lunghezza dei tragitti per il trasporto del materiale proveniente dagli scavi

18. RIATTIVAZIONE STAZIONE DI MATTARELLO

- a) Proposta - riattivare la stazione di Mattarello.

19. OPERE ULTERIORI NELLA ZONA DI MATTARELLO

- a) Proposta - realizzare un percorso ciclabile lungo via della Gotarda in affiancamento del cavalcaferrovia a partire da via Nazionale fino al superamento della linea ferroviaria.

20. VALORIZZAZIONE ENERGETICA DELLA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DI TRENTO

- a) Proposta - prevedere nelle successive fasi progettuali, gli opportuni accorgimenti tecnici necessari per sfruttare la geotermia sotterranea in maniera tale da poter incrementare la sostenibilità degli insediamenti in superficie.



COMUNE DI TRENTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 27

del Consiglio comunale

Oggetto: PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA (P.F.T.E.) DEL QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA FORTEZZA-VERONA, ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA, ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO LOTTO 3°: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO. ESPRESSIONE PARERE PER LA CONFERENZA DEI SERVIZI CONVOCATA AI SENSI DELL'ART. 14-BIS DELLA LEGGE 241/1990 E PARERE AI SENSI DELL'ART. 2 DELLA L.P. 18/2021.

Il giorno 23.02.2022 ad ore 18.10 in videoconferenza presso la sede del Comune in seguito a convocazione disposta con regolari avvisi recapitati a termini di legge alle Consigliere e ai Consiglieri, si è riunito il Consiglio comunale sotto la presidenza del signor Piccoli Paolo presidente del Consiglio comunale.

Presenti: presidente **Piccoli Paolo**

sindaco **Ianeselli Franco**

consigliere **Angeli Eleonora**

e consiglieri **Baggia Monica**

Bosetti Stefano

Bozzarelli Elisabetta

Bridi Vittorio

Brugnara Michele

Carli Marcello

Casonato Giulia

Chilà Filomena

Dal Ri Alessandro

Demattè Daniele

El Barji Assou

Fernandez Andreas

Filippin Giuseppe

Filosi Luca

Fiori Francesca

Frachetti Piergiorgio

Franzoia Mariachiara

Gilmozzi Italo

Giuliani Bruna

Guastamacchia Fabrizio

Lenzi Walter

Maschio Andrea

Maule Chiara

Saltori Alessandro

Merler Andrea

Panetta Salvatore

Pedrotti Alberto

Robol Andrea

Serra Nicola

Stanchina Roberto

Tomasi Renato

Uez Tiziano

Urbani Giuseppe

Zanetti Cristian

Zappini Federico

Zanetti Silvia

Assenti: consigliere **Maestranzi Dario**

e consiglieri

e pertanto complessivamente presenti n. 37, assenti n. 3, componenti del Consiglio.

Presente: assessore esterno **Facchin Ezio**

Assume la presidenza il signor Piccoli Paolo.

Partecipa la Segretaria generale Moresco Lorenza.

Accertata la presenza del numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Il Consiglio comunale

vista la proposta riguardante l'oggetto n. 2022/6 corredata dai pareri favorevoli resi in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa e alla regolarità contabile rispettivamente dai soggetti responsabili del Servizio interessato e del Servizio Risorse finanziarie e patrimoniali, ai sensi dell'art. 185 del Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino - Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m. e dell'art. 23 del Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione del Consiglio comunale 23.11.2016 n. 136, allegati alla presente deliberazione ed udita la corrispondente relazione;

premesso che il progetto per la realizzazione del quadruplicamento della linea Verona - Fortezza, in continuità con la realizzazione della galleria di base del Brennero – BBT – rientra tra le opere strategiche previste dal CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica), ai sensi dell'art. 1 della Legge n. 443/2001;

atteso che il quadruplicamento della linea Verona – Fortezza, in continuità con la realizzazione della galleria di base del Brennero, che si svilupperà per una lunghezza di circa 180 km tra le stazioni di Fortezza e di Verona, costituisce uno dei progetti individuati per la rete centrale nel settore di trasporto dell'Unione europea, così come definito dai Regolamenti (UE) n. 1315/2013 e n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio e rientra nel corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo;

dato atto che Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., concessionaria della rete, è stata incaricata di progettare e realizzare la nuova linea ferroviaria da Verona a Fortezza, interoperabile, a doppio binario e puntualmente connessa con la linea esistente, da realizzarsi per fasi funzionali e costruttive;

considerato che a partire dal giugno 2014 è stato avviato, d'intesa tra la Società e la Provincia autonoma di Trento, l'aggiornamento del progetto preliminare già condiviso nel 2009;

ricordato che con la L.p. 27 dicembre 2012 n. 25 è stato istituito l'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero e delle connesse infrastrutture provinciali cui sono assegnati compiti di monitoraggio delle fasi di progettazione e realizzazione delle tratte d'accesso sud al Corridoio del Brennero e delle opere ad esso afferenti; a supporto dell'Osservatorio opera un Comitato tecnico scientifico;

considerato che durante le riunioni del Comitato tecnico scientifico tenutesi negli anni 2017 e 2018, i tecnici di R.F.I. S.p.a. hanno presentato lo stato di avanzamento della progettazione delle circonvallazioni di Trento e Rovereto e nel marzo 2018 è stato condiviso di procedere prioritariamente con la progettazione della circonvallazione di Trento, in considerazione di problematiche idrogeologiche emerse con riferimento al tracciato della circonvallazione di Rovereto che richiedono ulteriori approfondimenti;

richiamata la deliberazione della Giunta comunale 16.04.2018 n. 66 con cui è stato approvato lo schema di Protocollo d'intesa relativo alla riqualificazione urbana della città di Trento intersecata dalla linea ferroviaria Verona Brennero tra il Comune di Trento, la Provincia autonoma di Trento e Rete ferroviaria italiana S.p.a. (R.F.I.), successivamente sottoscritto in data 17.04.2018 con il quale viene avviata un'analisi di Progetto integrato che considera la circonvallazione di Trento come parte integrante dei progetti di riqualificazione urbana e potenziamento della mobilità all'interno della città di Trento;

evidenziato che secondo quanto previsto all'art. 3 del Protocollo d'intesa tra gli obiettivi primari del medesimo vi è il rapido avvio dell'approvazione del progetto della circonvallazione di Trento, tra Roncafort e Acquaviva, in Comune di Trento;

precisato che il summenzionato Protocollo d'intesa, all'art. 4, prevede l'impegno per le parti sottoscrittrici di sviluppare, anche attraverso la costituzione di uno specifico e strutturato gruppo di lavoro, le seguenti attività:

- a) uno studio di fattibilità ferroviaria che preveda una stazione provvisoria a quota di circa 9.00 metri nell'area dell'ex scalo Filzi, idonea a permettere il raccordo con la nuova circonvallazione merci di Trento e con la collocazione ipogea della stazione storica di Trento, il tutto sulla base del Progetto della circonvallazione di Trento predisposto da R.F.I., dello studio di fattibilità della rilocazione della linea storica a quota ribassata nel tratto cittadino, per circa 2,5 chilometri, predisposto dall'Università di Trento e dello studio NORDUS predisposto dalla Provincia; lo studio di fattibilità tecnico ed economica, da sviluppare sulla base di una metodologia coerente con le Linee Guida per la Valutazione degli Investimenti in Opere Pubbliche, dovrà essere accompagnato da una adeguata analisi costi/benefici;
- b) le linee guida per un progetto di assetto complessivo del sistema ferroviario del nodo di

Trento, articolato per i servizi di trasporto su ferro e su gomma dal quale si possano acquisire le specifiche di progetto per dare seguito al Piano Urbano della Mobilità e alle indicazioni utili per il successivo sviluppo del Piano provinciale della mobilità;

- c) le linee guida per lo sviluppo di un Piano di assetto complessivo del territorio interessato dalla progettazione ferroviaria anche quale base per un eventuale concorso di idee per la riqualificazione urbana e architettonica delle aree interessate dal progetto;

rilevato che i risultati dello studio di fattibilità di cui all'art. 4, punto a) del Protocollo d'intesa, integrati con una comparazione tecnico-economica tra diverse alternative progettuali, sono stati consegnati nel corso del 2019 dal gruppo di lavoro costituito e paritetico tra le parti e dimostrano una sostanziale fattibilità tecnica del progetto integrato, con una prima stima dei costi, evidenziando che la circonvallazione di Trento rappresenta un intervento necessario e propedeutico ai fini della realizzazione di interventi strategici complementari quali l'interramento della Stazione di Trento, l'interramento della linea ferroviaria e il progetto Nordus;

richiamata inoltre la deliberazione giuntales 23.09.2019 n. 172 con cui è stato approvato lo schema di atto aggiuntivo al sopra citato Protocollo d'intesa, sottoscritto dalle parti in data 11 novembre 2019, al fine di avviare la Project review del progetto preliminare della circonvallazione di Trento, con l'obiettivo di rendere fattibile e coerente il progetto con le esigenze del territorio ed in particolare con l'esigenza della P.A.T. di realizzare un servizio metropolitano da attuarsi mediante il prolungamento della ferrovia Trento-Malè verso Mattarello, previo raddoppio della stessa fino a Lavis (progetto Nordus), e con l'esigenza del Comune che prevede nel proprio P.R.G. l'interramento della linea storica per circa 2,5 km;

atteso che col citato atto aggiuntivo di data 11 novembre 2019 le parti sottoscrittrici hanno concordato di assegnare a R.F.I. S.p.a., in quanto incaricata di progettare e realizzare la nuova linea ferroviaria da Verona a Fortezza, il compito di aggiornare il progetto della circonvallazione ferroviaria di Trento compresa la stazione provvisoria e delle fasi di attivazione, ai sensi di quanto emerso dallo studio di fattibilità di cui all'art. 4, punto a) del Protocollo d'intesa, alla Provincia autonoma di Trento il coordinamento delle attività previste all'art. 4, punto b) e al Comune di Trento il coordinamento delle attività previste all'art. 4, punto c);

evidenziato che la circonvallazione di Trento è compresa nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (P.N.R.R.) ed è inserita nell'Allegato IV sub n. 2 "Potenziamento linea ferroviaria Verona – Brennero (opere di adduzione)" al D.L. 77/2021 convertito, con modificazioni, dalla L. 108/2021, quale opera pubblica di particolare complessità o di rilevante impatto;

precisato che nello specifico si prevede la realizzazione della nuova circonvallazione ferroviaria di Trento, che permetterà di separare i flussi di traffico merci da quello viaggiatori, bypassando l'area urbana di Trento, la realizzazione di due varianti alla Linea storica del Brennero nei tratti iniziale e finale dell'intervento oltre alla realizzazione della nuova fermata "Trento Nord Zona Commerciale" della linea ferroviaria Trento-Malè in cui verrà attestata provvisoriamente la linea durante la realizzazione delle opere;

dato atto che per il "Potenziamento linea ferroviaria Verona – Brennero (opere di adduzione)" è stata nominata, ai sensi dell'art. 4, comma 1 del D.L. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. 55/2019, la Commissaria straordinaria;

vista la nota del Direttore Investimenti Area Nord Est di R.F.I. S.p.a. pervenuta in data 12 ottobre 2021 ns. prot. n. 267105, con la quale R.F.I. S.p.a., in qualità di Ente aggiudicatore e stazione appaltante, ha comunicato alla Commissione Nazionale per il Dibattito pubblico e al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici l'indizione del Dibattito pubblico sul Progetto di fattibilità tecnico-economica relativo al lotto 3 - Circonvallazione di Trento ai sensi del combinato disposto dell'art. 46 del D.L. n. 77/2021 e dell'art. 5, comma 4 del D.P.C.M. 10 maggio 2018 n. 76, con contestuale trasmissione del progetto medesimo e successiva pubblicazione sul sito della Commissione Nazionale per il Dibattito pubblico, ai fini dell'espressione del parere di competenza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ai sensi dell'art. 48, comma 7 del D.L. 77/2021 cui fa rinvio l'art. 44, comma 1 del medesimo Decreto;

dato atto che a seguito di tale nota il progetto in oggetto è stato reso pubblico e visionabile sul sito internet del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ed è stato pubblicato sul sito internet dell'Amministrazione comunale;

considerato che il dibattito pubblico si è aperto con la presentazione del dossier di progetto il 6 dicembre 2021 e si è chiuso il 3 febbraio 2022 con la presentazione della relazione conclusiva da parte del coordinatore del dibattito pubblico; il dibattito pubblico ha previsto una conferenza stampa di lancio del processo, 6 incontri pubblici e 11 incontri tecnici che hanno coinvolto le Istituzioni, gli Enti, le Rappresentanze degli interessi sul territorio, le Associazioni ambientaliste, i Comitati e i singoli cittadini;

vista la nota di R.F.I. S.p.a. datata 29 novembre 2021 e pervenuta in data 30 novembre 2021 ns. prot. n. 315923, con la quale è stata convocata la Conferenza dei Servizi sul Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) del "Lotto 3: Circonvallazione di Trento", in conformità a quanto stabilito dall'art. 44, comma 4 del D.L. 77/2021, convertito con modificazioni dalla L. 108/2021, ai sensi dell'art. 14-bis della L. 241/1990 in forma semplificata e in modalità asincrona per l'acquisizione delle autorizzazioni e nulla osta, comunque denominati, ai fini dell'approvazione del progetto medesimo;

dato atto che, ai sensi dell'art. 44, comma 4 del D.L. 77/2021, nel corso della Conferenza dei Servizi, ferme restando le prerogative dell'autorità competente in materia di V.I.A., sono acquisite e valutate le eventuali prescrizioni e direttive adottate dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici nonché gli esiti del dibattito pubblico e le osservazioni raccolte, secondo le modalità di cui all'articolo 46 del Decreto medesimo, della verifica preventiva dell'interesse archeologico e della valutazione di impatto ambientale;

evidenziato che, ai sensi dell'art. 44, comma 4 la determinazione conclusiva della Conferenza dei Servizi approverà il progetto e terrà luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative; la determinazione conclusiva perfezionerà, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato, rappresentato nella fattispecie dalla Commissaria straordinaria nominata per il "Potenziamento linea ferroviaria Verona-Brennero", e la Provincia autonoma di Trento, in ordine alla localizzazione dell'opera, avrà effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti, comprenderà il provvedimento di V.I.A. e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita;

evidenziato che, ai sensi della medesima disposizione normativa, "la variante urbanistica, conseguente alla determinazione conclusiva della conferenza, comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. 8 giugno 2001 n. 327. [...] Gli enti locali provvedono alle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto e non possono autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera";

dato atto che l'Amministrazione comunale deve rendere il parere di propria competenza entro il termine perentorio di 90 giorni a partire dalla scadenza del termine perentorio di 15 giorni individuato ai sensi del comma 2, lettera b) dell'art. 14-bis della L. 241/1990 e s.m., e pertanto entro il termine del 14 marzo 2022;

dato atto che nel dicembre 2021 R.F.I. S.p.a. ha comunicato l'avvio del procedimento volto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e/o asservimento delle aree occorrenti ex art. 14, comma 5 della Legge 241/1990 in conformità a quanto stabilito dall'art. 44, comma 4 del D.L. 77/2021 convertito, con modificazioni, dalla L. 108/2021 e, al fine di consentire la consultazione del progetto e la presentazione di osservazioni da parte dei soggetti coinvolti dagli interventi e da parte di ogni interessato avente diritto; il progetto è stato depositato presso gli uffici comunali per un periodo di 30 giorni;

richiamata la nota di data 30.12.2021 prot. n. 344774 con la quale il Comune di Trento ha presentato, in qualità di proprietario di beni interessati dall'intervento e oggetto di esproprio e occupazione temporanea, le proprie osservazioni nell'ambito del procedimento espropriativo;

considerato che l'opera in oggetto è soggetta a valutazione di impatto ambientale a cura del Ministero della transizione ecologica e che la stessa si svolgerà in conformità agli artt. 23, 24 e 25 del D.Lgs. 152/2006 secondo le tempistiche modificate dal D.L. 77/2021, convertito con modificazioni dalla L. 108/2021 e dimezzate in forza di quanto stabilito dall'art. 53 bis, comma 3, secondo periodo della L. 108/2021;

dato atto che a tal fine R.F.I. S.p.a. - Direzione Investimenti Area Nord Est ha presentato al Ministero della transizione ecologica l'istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi degli articoli 23 e 25, comma 2-bis del D.Lgs. 152/2006;

vista la nota del Ministero della transizione ecologica – Direzione generale della crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo – divisione V – Sistemi di valutazione ambientale di data 31 gennaio 2022 ns. prot. n. 26208 con la quale è stata comunicata alla Società proponente e all'Amministrazione comunale la procedibilità della citata istanza;

considerato che, ai sensi dell'art. 6, comma 3 del D.Lgs. 152/2021 per l'opera in esame si applicano i tempi e le modalità previsti per i progetti di cui all'art. 8, comma 2-bis del citato D.Lgs. 152/2006 e l'istruttoria tecnica di valutazione di impatto ambientale è svolta dalla Commissione tecnica PNRR-PNIEC il cui insediamento avvenuto in data 18 gennaio 2022 ha

permesso la prosecuzione dell'iter istruttorio dell'istanza di V.I.A.;

posto che la Società proponente ha trasmesso al Ministero della transizione ecologica la documentazione a corredo dell'istanza di V.I.A. che ai sensi dell'art. 24 comma 1 del D.Lgs. 152/2006 è stata pubblicata sul sito internet del Ministero della transizione ecologica;

rilevato che, ai sensi dell'art. 24, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m. e dell'art. 6 del D.L. 152/2021, dalla data di pubblicazione dell'avviso al pubblico sul portale del Ministero della transizione ecologica, ossia dal 25 gennaio 2022, decorre il termine di 30 giorni entro il quale chiunque abbia interesse può presentare al Ministero della transizione ecologica le proprie osservazioni concernenti la valutazione di impatto ambientale, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi;

atteso che entro il medesimo termine di 30 giorni sono acquisiti per via telematica i pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici interessati e competenti ad esprimersi sulla realizzazione del progetto, compresa l'Amministrazione comunale;

dato atto che, ai sensi dell'articolo 24, comma 2 del D.Lgs. 152/2006, il Comune di Trento in data 1 febbraio 2022 ha affisso all'Albo pretorio informatico e nelle Circostrizioni l'avviso al pubblico dell'avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale del 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 3°: Circonvallazione di Trento;

richiamata la deliberazione consiliare di data 23.02.2022 n. 25 con la quale l'Amministrazione comunale ha espresso, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, parere nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale del progetto di fattibilità tecnico economica dell'opera in oggetto;

ravvisata pertanto ora la necessità da parte dell'Amministrazione comunale di esprimere il proprio parere anche per la Conferenza dei Servizi sul P.F.T.E. dell'opera in oggetto, convocata ai sensi dell'art. 14 bis della L. 241/1990 e s.m.;

evidenziato che, ai sensi del comma 3 dell'art. 14-bis della L. 241/1990 e s.m., le determinazioni delle Amministrazioni "congruamente motivate, sono formulate in termini di assenso o dissenso e indicano, ove possibile, le modifiche eventualmente necessarie ai fini dell'assenso. Le prescrizioni o condizioni eventualmente indicate ai fini dell'assenso o del superamento del dissenso sono espresse in modo chiaro e analitico e specificano se sono relative a un vincolo derivante da una disposizione normativa o da un atto amministrativo generale ovvero discrezionalmente apposte per la migliore tutela dell'interesse pubblico";

ritenuto altresì necessario esprimere il proprio parere anche ai sensi dell'art. 2 della L.p. 4 agosto 2021 n. 18 che al comma 2 dispone che "La posizione della Provincia è definita sul progetto di fattibilità tecnica ed economica presentato ai sensi dell'articolo 44 del decreto-legge n. 77 del 2021, sentiti i comuni nel cui territorio è prevista la localizzazione dell'opera e acquisiti i pareri e le osservazioni sull'adozione preliminare dell'aggiornamento al PUP ai sensi dell'articolo 31, comma 3, della legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15 (legge provinciale per il governo del territorio 2015), anche in modo coordinato con la partecipazione pubblica effettuata ad altri fini. La Provincia acquisisce inoltre il parere della competente commissione permanente del Consiglio provinciale. Se i pareri richiesti ai sensi di questo comma non pervengono entro trenta giorni dalla richiesta, la posizione della Provincia è definita prescindendo da essi.";

preso atto delle deliberazioni dei Consigli circoscrizionali rese ai sensi dell'articolo 27, comma 2 del vigente Regolamento del Decentramento, a seguito del deposito del PFTE dell'opera in oggetto:

- 20.01.2022 n. 1 del Consiglio circoscrizionale Gardolo ;
- 19.01.2022 n. 1 del Consiglio circoscrizionale Sardagna;
- 18.01.2022 n. 1 del Consiglio circoscrizionale Mattarello;
- 02.12.2021 n. 38 del Consiglio circoscrizionale San Giuseppe-Santa Chiara;
- 29.11.2021 n. 81, 29.11.2021 n. 82 e 17.01.2022 n. 2 del Consiglio circoscrizionale Centro Storico-Piedicastello;

atteso che il Progetto Mobilità e rigenerazione urbana ha fornito specifico riscontro alle succitate deliberazioni circoscrizionali con le note di seguito riportate alle quali nello specifico si rimanda:

- 20.01.2022 n. 1 del Consiglio circoscrizionale Gardolo - nota di riscontro di data 03.02.2022 prot. n. 30228;
- 19.01.2022 n. 1 del Consiglio circoscrizionale Sardagna - nota di riscontro di data 15.02.2022 prot. n. 41355;
- 18.01.2022 n. 1 del Consiglio circoscrizionale Mattarello - nota di riscontro di data 03.02.2022

- prot. n. 29886;
- 02.12.2021 n. 38 del Consiglio circoscrizionale San Giuseppe-Santa Chiara - nota di riscontro di data 03.02.2022 prot. n. 29885;
 - 29.11.2021 n. 81, 29.11.2021 n. 82 e 17.01.2022 n. 2 del Consiglio circoscrizionale Centro Storico-Piedicastello note di riscontro di data 03.02.2022 prot. n. 29860, 15.02.2022 prot. n. 41353 e prot. n. 41356;

considerato che in linea generale le criticità contenute nelle deliberazioni circoscrizionali sopra riportate vertono sulla necessità che la circonvallazione merci della città di Trento sia completa ovvero tuteli tutte le parti edificate del Comune dal passaggio dei treni, richiedendo per questo motivo anche la verifica di soluzioni di tracciato alternative, sull'impatto in particolare delle aree di cantiere sul sistema agricolo e sugli impatti relativi a rumore, vibrazioni, polveri, sorgenti, aree inquinate, aree con criticità geologica, interruzioni di servizi (viabilità, FTM), tutele paesaggistiche;

rilevato che la maggior parte delle criticità segnalate dalle Circoscrizioni sono state fatte proprie dall'Amministrazione comunale e vengono riportate nel documento denominato "Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) del Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona, asse ferroviario Monaco-Verona, accesso Sud alla galleria di Base del Brennero – Lotto 3°: Circonvallazione di Trento - documento contenente le prescrizioni discrezionalmente apposte ai fini dell'assenso nonché le proposte del Comune di Trento per la migliore tutela dell'interesse pubblico", Allegato n. 1 alla presente deliberazione sotto forma di prescrizioni e/o proposte da attuare con le tempistiche più avanti riportate;

ritenuto opportuno, in merito ad alcuni dei temi proposti dalle Circoscrizioni e non riportati direttamente nel citato Allegato n. 1 alla presente deliberazione, sviluppare le seguenti considerazioni:

- riguardo alla richiesta di verifica del tracciato proposto come alternativa in destra Adige: la valutazione tecnica di R.F.I. S.p.a. riguardo a tale tracciato ha evidenziato l'insostenibilità tecnica di una proposta portatrice di una notevole serie di criticità, che risulta insostenibile anche dal punto di vista logistico e urbanistico, in considerazione del fatto che la previsione della stazione temporanea all'interporto non è compatibile con le funzioni interportuali e nemmeno, per ragioni localizzative e di accessibilità, con il ruolo che una stazione deve svolgere per il proprio territorio;
- riguardo alla richiesta di prolungamento dell'interramento della linea ferroviaria fino all'interporto o almeno della realizzazione del tracciato in trincea: né l'interramento né il trinceramento del tratto a nord della tangenziale sono possibili per il fatto che per il collegamento all'interporto (elemento imprescindibile del progetto di potenziamento del corridoio del Brennero) i binari devono essere complanari;

richiamate le deliberazioni consiliari:

- 25.11.2021 n. 166 - "Mozione avente ad oggetto Circonvallazione ferroviaria" con cui il Consiglio comunale impegnava il Sindaco e la Giunta comunale:
 1. a farsi parte attiva presso gli organi istituzionali e Rete Ferroviaria Italiana affinché il progetto e la realizzazione dell'opera denominata Circonvallazione ferroviaria di Trento e finanziata dal P.N.R.R. siano rispettosi del diritto della cittadinanza a non subire un peggioramento ambientale e delle condizioni di vita da un punto di vista acustico e delle vibrazioni generate dal passaggio del traffico ferroviario nella nuova sede infrastrutturale;
 2. a farsi parte attiva nell'ambito del progetto di dibattito pubblico affinché venga esaminata anche la proposta di un percorso della circonvallazione in destra Adige, anche alla luce delle proposte recentemente emerse, con riferimento a variazione di tempi, costi, impatti ambientali e intersezione con il Progetto Integrato, utilizzando le risorse del P.N.R.R.;
 3. a chiedere a R.F.I. di dare urgente risposta alla richiesta inviata di studiare la possibilità di un allungamento del percorso in galleria naturale fino all'interporto, prevedendo il congiungimento con la linea storica all'altezza di quel chilometraggio;
 4. a chiedere a R.F.I. ove la verifica richiesta al punto precedente desse esito negativo, di studiare, compatibilmente con il cronoprogramma previsto dai tempi dettati dal P.N.R.R. per la realizzazione dell'opera, la possibilità di realizzare dei tratti di galleria artificiale dall'ex scalo Filzi fino all'interporto di una larghezza tale da migliorare la permeabilità del territorio da est a ovest e al fine di mitigare l'impatto acustico;
 5. a chiedere a R.F.I. di operare con tutti gli accorgimenti necessari per mitigare il più possibile rumori e vibrazioni sulle abitazioni dei rioni sotto-attraversati;
 6. a chiedere a R.F.I. di verificare la possibilità d'intesa con P.A.T. (Provincia autonoma di

- Trento) e Ministero, nell'ambito del progetto, della integrale bonifica delle aree ex Sloi;
7. a chiedere a R.F.I. di garantire il finanziamento e la realizzazione dei lotti previsti e non ancora finanziati;
 8. a chiedere a R.F.I. di adoperarsi al fine di trovare le soluzioni più idonee per tenere aperto il collegamento garantito dalla Trento-Malè;
 9. a chiedere a R.F.I. di agire, nelle procedure di esproprio, in stretto collegamento con l'incaricato dalla Giunta comunale a seguirne l'iter;
 10. a chiedere a R.F.I. che, d'intesa con P.A.T. e Comune, venga costituito un Osservatorio ambientale e per la sicurezza del lavoro per la gestione e la misurazione dello stato ambientale del territorio interessato dai lavori e per il controllo e la vigilanza sugli impatti che l'opera produce;
 11. a chiedere a R.F.I. di sottoscrivere con il Comune e la Provincia autonoma di Trento un accordo preciso e dettagliato relativamente al progetto e alla realizzazione dell'interramento della ferrovia storica, definendo specificamente i tempi ed i modi della sua realizzazione, tenendo conto del Pums e del quadro provinciale di riferimento;
 12. a proporre alla Conferenza dei Capigruppo, per tramite del Presidente del Consiglio comunale, di attivare una Commissione Consiliare Speciale che segua l'iter progettuale e realizzativo di tutta l'opera;
- 25.11.2021 n. 167 - "Ordine del giorno collegato all'argomento Circonvallazione ferroviaria" con cui il Consiglio comunale impegnava il Sindaco e la Giunta comunale:
 - 1. ad adoperarsi presso tutti gli Enti competenti, gli Organismi e Soggetti decisori, anche nella fase di svolgimento del Dibattito Pubblico, prendendo posizione (politica) e facendosi parte attiva, affinché entrambe le soluzioni progettuali ad oggi proposte da R.F.I. (tracciato Sx- Adige) e dalla Rete dei Cittadini di Trento (nuovo progetto tracciato in Dx-Adige) siano prese in considerazione, poste in adeguata analisi comparativa e trattate con lo stesso rispetto e la stessa dignità (tecnici);
 - 2. ad invitare la Rete dei cittadini a presentare il nuovo progetto sulla destra Adige in Consiglio comunale;
 - 25.11.2021 n. 168 - "Ordine del giorno collegato alla mozione relativa alla circonvallazione ferroviaria, avente ad oggetto "Progetto circonvallazione merci – proposta adozione tracciato in destra Adige" con cui il Consiglio comunale impegnava il Sindaco e la Giunta comunale a "chiedere con decisione a R.F.I., un approfondimento progettuale per l'ipotesi di tracciato in destra Adige, come proposto dalla Rete dei cittadini di Trento, alla luce dei moltissimi elementi migliorativi della proposta progettuale";

rilevato che la maggior parte dei temi affrontati nelle citate deliberazioni sono stati fatti propri dall'Amministrazione comunale e vengono riportati nel citato Allegato n. 1 alla presente deliberazione sotto forma di prescrizioni e/o proposte da attuare con le tempistiche più avanti riportate;

precisato, per quanto riguarda la richiesta di valutazione della proposta di tracciato in destra Adige proposto dalla Rete dei Cittadini, che la medesima è stata ampiamente illustrata dagli stessi proponenti sia all'interno che all'esterno del dibattito pubblico, nonché nella seduta del Consiglio comunale del 25 novembre 2021 e nella Commissione consiliare comunale per l'ambiente, l'agricoltura, la mobilità e la vivibilità urbana del 14 dicembre 2021; nell'ambito del dibattito pubblico la proposta della Rete dei Cittadini è stata presentata sinteticamente nell'incontro pubblico di martedì 7 dicembre 2021 e diffusamente nell'ambito del tavolo tecnico di lunedì 13 dicembre 2021 e in questa occasione il materiale presentato è stato consegnato a R.F.I. S.p.a. perché venisse sottoposto a verifica tecnica. In occasione del Consiglio provinciale del 14 gennaio 2022 la proposta del tracciato in destra Adige è stata ulteriormente illustrata dai rappresentanti della Rete dei Cittadini e, sempre in quella occasione, R.F.I. S.p.a. ha riportato gli esiti della verifica tecnica.

La proposta del tracciato in destra Adige risulta insostenibile per le motivazioni già sopra riportate; analoghe e altre criticità tecniche sono state evidenziate da R.F.I. S.p.a. anche in relazione alla successiva proposta, sempre in destra Adige, presentata dalla Rete dei Cittadini in Consiglio provinciale;

precisato altresì, per quanto in particolare riguarda la richiesta a R.F.I. S.p.a. di sottoscrivere con il Comune e la Provincia autonoma di Trento un accordo preciso e dettagliato relativamente al progetto e alla realizzazione dell'interramento della ferrovia storica definendo specificamente i tempi ed i modi della sua realizzazione, tenendo conto del Pums e del quadro provinciale di riferimento di cui al punto 11. del dispositivo della sopra citata deliberazione 25.11.2021 n. 166, che già il citato protocollo d'intesa sottoscritto in data 17.04.2018 ed il

successivo atto aggiuntivo sottoscritto in data 11 novembre 2019 erano incardinati sul concetto del Progetto integrato che integra, appunto, il progetto di circonvallazione ferroviaria con l'interramento del tratto cittadino della ferrovia, oltre che con il progetto Nordus;

rilevato in particolare che il PFTE dà seguito precisamente agli impegni sottoscritti nel 2018 e 2019 con gli atti summenzionati; inoltre nel bando in fase di predisposizione per l'affidamento dello studio di fattibilità per il Nordus, si introduce la necessità di definire in un ulteriore protocollo da sottoscrivere con la Provincia autonoma di Trento e R.F.I. S.p.a. le linee guida per l'interramento del tratto cittadino della ferrovia;

considerato che l'Amministrazione comunale condivide le finalità del progetto in oggetto ritenuto strategico per la città in quanto favorisce modalità di trasporto meno inquinanti, tendendo ad un progressivo passaggio dal trasporto delle merci su gomma a quello su rotaia e liberando la rete autostradale prossima alla saturazione, e contribuisce alla riduzione dell'impatto del trasporto merci che attraversa in direzione nord-sud il territorio permettendo allo stesso tempo di beneficiare dei positivi effetti economici legati ad un trasporto reso più efficiente, sostenibile ed economico;

evidenziato che il progetto della circonvallazione ferroviaria di Trento fornisce l'opportunità alla città di essere funzionale alla realizzazione di altri importanti interventi infrastrutturali programmati sul nostro territorio, individuati nel Protocollo d'intesa del 2018, definiti con il termine di "progetto integrato" che integra il progetto di circonvallazione ferroviaria per la linea merci con la previsione dell'interramento della linea ferroviaria storica nel tratto cittadino, la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria ipogea e del progetto Nordus di penetrazione urbana della ferrovia Trento – Malè, e la riqualificazione urbana della città interessata dall'attuale ferrovia;

rilevato che, in sede istruttoria, il Progetto Mobilità e rigenerazione urbana ha esaminato il PFTE e, ai fini della formulazione del parere di competenza per la Conferenza dei Servizi e del parere da rendere ai sensi dell'art. 2 della L.p. 18/2021, a seguito di confronto con le strutture comunali competenti, ha elaborato il già citato documento denominato "Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) del Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona, asse ferroviario Monaco-Verona, accesso Sud alla galleria di Base del Brennero – Lotto 3°: Circonvallazione di Trento - documento contenente le prescrizioni discrezionalmente apposte ai fini dell'assenso nonché le proposte del Comune di Trento per la migliore tutela dell'interesse pubblico" e costituente l'Allegato n. 1 della presente deliberazione, nel quale vengono dettagliatamente elencati i vari aspetti critici presi in considerazione e le relative prescrizioni discrezionalmente apposte per la migliore tutela dell'interesse pubblico;

dato atto che il medesimo Allegato n. 1 riporta altresì le proposte formulate dall'Amministrazione da formalizzare in un successivo accordo tra le parti e comunque prima dell'avvio della progettazione delle fasi successive;

visto il parere reso dal Servizio Edilizia privata con nota di data 10.02.2022 prot. n. 36999 in cui rispetto al progetto in oggetto si attestano la compatibilità con le previsioni del vigente P.R.G. del Comune di Trento, la conformità alle previsioni del vigente P.R.G. per le opere che insistono in zona "F3: Zone destinate al sistema ferroviario" e, ai sensi del combinato disposto degli artt. 67 e 94 delle Norme di Attuazione del vigente Piano Regolatore Generale, in aree di proprietà delle società gestrici delle linee ferroviarie e la non conformità alle previsioni del vigente P.R.G. per le opere di progetto che insistono in zone diverse dalle zone "F3: Zone destinate al sistema ferroviario" ovvero in aree non di proprietà delle società gestrici delle linee ferroviarie;

dato atto che, a seguito dei temi emersi nel corso del Dibattito pubblico, l'Amministrazione comunale con i Quaderni n. 51 e n. 52, pubblicati sul sito del Dibattito pubblico, ha recepito le osservazioni ritenute condivisibili facendole proprie sotto forma di prescrizioni e/o proposte da attuare con le tempistiche più avanti riportate;

richiamate le osservazioni già presentate dall'Amministrazione nell'ambito della procedura espropriativa di cui alla citata nota di data 30.12.2021 prot. n. 344774;

preso atto del parere espresso dall'Amministrazione comunale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale con deliberazione consiliare di data 23.02.2022 n. 25;

premesso che il presente provvedimento deliberativo ed il suo Allegato n. 1, risultano incisi dall'emendamento aggiuntivo, precedentemente approvato dal Consiglio comunale nel corso della adunanza odierna come da verbalizzazione in atti, sottoscritto dall'Assessore Ezio Facchin e dal Sindaco Franco Ianeselli, trasmesso in allegato alla nota 22.02.2022 prot. n. 50088 ed acquisito agli atti del Consiglio comunale in pari data al prot. n. 50138, mediante il quale si è proposto di emendare la proposta di deliberazione come segue:

- integrando il documento denominato “Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) del Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona, asse ferroviario Monaco-Verona, accesso Sud alla galleria di Base del Brennero – Lotto 3°: Circonvallazione di Trento - documento contenente le prescrizioni discrezionalmente apposte ai fini dell’assenso nonché le proposte del Comune di Trento per la migliore tutela dell’interesse pubblico”- Allegato n. 1 inserendo il seguente punto 20.:

«20. - VALORIZZAZIONE ENERGETICA DELLA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DI TRENTO

a) Proposta - al fine di incrementare e massimizzare i benefici ambientali derivanti dalla realizzazione dell’opera, si propone di prevedere nelle successive fasi progettuali, gli opportuni accorgimenti tecnici necessari per sfruttare la geotermia sotterranea in maniera tale da poter incrementare la sostenibilità degli insediamenti in superficie. Si richiede che RFI collabori nella progettazione delle opere per le parti di competenza impegnandosi già da ora a autorizzare convenzionalmente in base all’ordinamento vigente e a eventuali accordi anche economici, lo sfruttamento dell’energia prodotta tramite il sistema suddetto e a rilasciare le necessarie autorizzazioni per l’accesso ai tunnel per consentire la manutenzione del sistema.»;

- contemplando conseguentemente nel testo della deliberazione, nell’alinea premessuale che precede il riferimento all’esame della proposta da parte delle Commissioni consiliari, dopo il punto 19a, il punto 20a;

- contemplando conseguentemente nel dispositivo del provvedimento al punto 4, dopo il riferimento al punto 19a, il riferimento al punto 20a;

atteso che in ordine all’emendamento testé descritto risultano essere stati resi i pareri di regolarità tecnico-amministrativa di cui alla nota 22.02.2022 prot. n. 50088 sottoscritta dal Dirigente del Progetto Mobilità e rigenerazione urbana nonché di regolarità contabile di cui a nota 22.02.2022 prot. n. 50134 sottoscritta dalla Dirigente del Servizio Risorse finanziarie e patrimoniali, ambedue di segno favorevole;

ritenuto pertanto, alla luce di quanto sopra esposto e del ruolo determinante rivestito dalla circonvallazione per definire un nuovo assetto urbano e un nuovo scenario di mobilità sostenibile per la città di Trento, di esprimere il proprio parere favorevole al progetto del lotto 3 - Circonvallazione di Trento presentato da R.F.I. S.p.a. per la Conferenza dei Servizi convocata ai sensi dell’art. 14 bis della L. 241/1990 e ai sensi dell’art. 2 della L.p. 18/2021, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni dettagliatamente elencate nell’Allegato n. 1 (punti 2d, 3a, 4b, 4c, 5a, 5e, 6a, 7b, 7c, 7d, 8a, 9a, 10a, 11a, 12b, 12c, 12d, 12e, 12f, 13b, 13c, 13d, 15a, 16a, 16b, 16c) ai fini della migliore tutela dell’interesse pubblico;

ritenuto di precisare che:

- le prescrizioni di cui ai punti 2d, 3a, 4b, 4c, 5a, 5e, 6a, 7b, 7c, 7d, 8a, 11a, 12b, 12c, 12d, 12e, 12f, 13b, 13c, 13d, 15a, 16a, 16b, 16c dell’Allegato n. 1 sopracitato sono da attuare nelle successive fasi progettuali e/o di esecuzione dell’opera;
- la prescrizione di cui al punto 9a dell’Allegato n. 1 sopracitato riguardante l’integrazione del progetto depositato con la previsione di “cameroni” nella parte nord della “galleria Trento” è da attuare entro la determinazione conclusiva della Conferenza dei Servizi;
- la prescrizione di cui al punto 10a dell’Allegato n. 1 sopracitato riguardante l’impegno a sottoscrivere un protocollo di intesa per l’istituzione di un Osservatorio per l’Ambiente e la sicurezza del Lavoro tra R.F.I., Provincia autonoma di Trento e Comune di Trento è da attuare entro la determinazione conclusiva della Conferenza dei Servizi;

ritenuto altresì di presentare nell’ambito della medesima Conferenza dei Servizi una serie di proposte da formalizzare in un successivo accordo tra le parti e comunque prima dell’avvio della progettazione delle fasi successive, elencate nel medesimo Allegato n. 1 (punti 1a, 2a, 2b, 2c, 4a, 5b, 5c, 5d, 7a, 12a, 13a, 14a, 14b, 17a, 18a, 19a, 20a) così come inserito giusta emendamento di cui sopra, sempre al fine di tutelare l’interesse pubblico;

atteso che la presente proposta di deliberazione è stata sottoposta all’esame della Commissione consiliare per l’ambiente, l’agricoltura, la mobilità e la vivibilità urbana e della Commissione consiliare per l’urbanistica ed i lavori pubblici nella seduta congiunta di data 17.02.2022;

considerato che, in esecuzione della Legge provinciale 09.12.2015 n. 18, dal 1° gennaio 2016 gli Enti devono provvedere alla tenuta della contabilità finanziaria sulla base dei principi generali previsti dal D.Lgs. 23 giugno 2011 n. 118 e s.m., ed in particolare, in aderenza al principio generale n. 16 della competenza finanziaria, in base al quale le obbligazioni attive e passive giuridicamente perfezionate sono registrate nelle scritture contabili con imputazione

all'esercizio finanziario nel quale vengono a scadenza;

atteso che il punto 2. dell'Allegato 4/2 del D.Lgs. 118/2011 e s.m. specifica che la scadenza dell'obbligazione è il momento in cui l'obbligazione diviene esigibile;

vista la deliberazione del Consiglio comunale 23.12.2021 n. 199, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2022-2024 e successive variazioni;

vista la deliberazione del Consiglio comunale 23.12.2021 n. 200, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il bilancio di previsione finanziario 2022-2024 e successive variazioni;

vista inoltre la deliberazione della Giunta comunale 30.12.2021 n. 352, immediatamente eseguibile, relativa all'approvazione del Piano Esecutivo di Gestione (P.E.G.) per il triennio 2022-2024 e successive variazioni;

visti:

- il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e successive variazioni;
- la Legge provinciale 09.12.2015 n. 18 “Modificazioni della legge provinciale di contabilità 1979 e altre disposizioni di adeguamento dell'ordinamento provinciale e degli Enti locali al D.Lgs. 118/2011 e s.m. (Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli Enti locali e dei loro Organismi, a norma degli artt. 1 e 2 della Legge 05.05.2009 n. 42)”;
- il D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 (Testo Unico Enti Locali) e s.m.;
- lo Statuto comunale approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 09.03.1994 n. 25 e 21.11.2017 n. 147;
- il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione consiliare 23.11.2016 n. 136;
- il Regolamento di contabilità approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 14.03.2001 n. 35 e 23.11.2016 n. 136, per quanto compatibile con la normativa in materia di armonizzazione contabile;
- la L.p. 10.09.1993 n. 26 e s.m. ed il relativo Regolamento attuativo approvato con D.P.P. 11.05.2012 n. 9-84/Leg. e s.m.;
- la L.p. 09.03.2016 n. 2 e s.m.;
- il D.Lgs. 03.04.2006 n. 152 e s.m.;
- il D.L. 31.05.2021 n. 77, convertito con modificazioni dalla L. 29.07.2021 n. 108;
- la L. 07.08.1990 n. 241 e s.m.;
- il D.Lgs. 152/2021 e s.m.;
- le note istruttorie di data 16.02.2022 prot. n. 43865 e di data 17.02.2022 prot. n. 44609 del Progetto Mobilità e rigenerazione urbana;

atteso che l'adozione della presente rientra nella competenza del Consiglio comunale ai sensi dell'art. 49, comma 3, lettera b) della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.:

ritenuto di dichiarare la presente immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183, comma 4 della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m. stante l'imminente scadenza dei termini ristretti previsti dalla normativa per l'espressione del parere di competenza nell'ambito della Conferenza dei Servizi convocata ai sensi dell'art. 14-bis della L. 241/1990;

constatato e proclamato, da parte del Presidente, assistito dagli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

sulla base di tali risultati il Consiglio comunale

d e l i b e r a

1. di prendere atto del parere espresso dall'Amministrazione comunale con deliberazione consiliare, esecutiva, di data 23.02.2022 n. 25, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, nel procedimento di Valutazione di impatto ambientale del 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 3°: Circonvallazione di Trento;
2. di esprimere parere favorevole al suddetto Progetto di fattibilità tecnica ed economica per la Conferenza dei Servizi convocata ai sensi dell'art. 14-bis della L. 241/1990 nonché ai sensi dell'art 2 della L.p. 4 agosto 2021 n. 18, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni dettagliatamente elencate (punti 2d, 3a, 4b, 4c, 5a, 5e, 6a, 7b, 7c, 7d, 8a, 9a, 10a, 11a, 12b, 12c, 12d, 12e, 12f, 13b, 13c, 13d, 15a, 16a, 16b, 16c) nel documento denominato “Progetto di

fattibilità tecnica ed economica (PFTE) del Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona, asse ferroviario Monaco-Verona, accesso Sud alla galleria di Base del Brennero – Lotto 3°: Circonvallazione di Trento - documento contenente le prescrizioni discrezionalmente apposte ai fini dell'assenso nonché le proposte del Comune di Trento per la migliore tutela dell'interesse pubblico”, Allegato n. 1, nel quale si richiama la presente, che firmato dalla Segretaria generale forma parte integrante ed essenziale della deliberazione;

3. di precisare che:

- le prescrizioni di cui ai punti 2d, 3a, 4b, 4c, 5a, 5e, 6a, 7b, 7c, 7d, 8a, 11a, 12b, 12c, 12d, 12e, 12f, 13b, 13c, 13d, 15a, 16a, 16b, 16c dell'Allegato n. 1 sopracitato sono da attuare nelle successive fasi progettuali e/o di esecuzione dell'opera;
- la prescrizione di cui al punto 9a dell'Allegato n. 1 sopracitato riguardante l'integrazione del progetto depositato con la previsione di “cameroni” nella parte nord della “galleria Trento” è da attuare entro la determinazione conclusiva della Conferenza dei Servizi;
- la prescrizione di cui al punto 10a dell'Allegato n. 1 sopracitato riguardante l'impegno a sottoscrivere un protocollo di intesa per l'istituzione di un Osservatorio per l'Ambiente e la sicurezza del Lavoro tra R.F.I., Provincia autonoma di Trento e Comune di Trento è da attuare entro la determinazione conclusiva della Conferenza dei Servizi;

4. di presentare nell'ambito della medesima Conferenza dei Servizi le proposte elencate nel medesimo Allegato n. 1 sopracitato (punti 1a, 2a, 2b, 2c, 4a, 5b, 5c, 5d, 7a, 12a, 13a, 14a, 14b, 17a, 18a, 19a, 20a) così come inserito giusta emendamento di cui in premessa, da formalizzare in un successivo accordo tra le parti e comunque prima dell'avvio della progettazione delle fasi successive;

5. di richiedere a R.F.I. S.p.a. e alla Provincia autonoma di Trento l'impegno a sottoscrivere un secondo atto aggiuntivo al Protocollo d'intesa sottoscritto nel 2018 tra le medesime parti e il Comune di Trento, al fine di dare sviluppo all'insieme degli interventi previsti nell'ambito del più ampio Progetto integrato in tempi adeguati e compatibili con l'avanzamento coordinato degli stessi con il progetto di cui al presente parere;

6. di dare mandato al Dirigente del Progetto Mobilità e rigenerazione urbana di inoltrare la presente deliberazione alla Segreteria della Conferenza dei Servizi e alla Provincia autonoma di Trento;

7. di dichiarare la presente immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 183, comma 4 della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.

Allegati parte integrante:

- Allegato n. 1.

LA SEGRETARIA GENERALE
f.to Moresco

IL PRESIDENTE
f.to Piccoli

Alla presente deliberazione è unito:

- esito della votazione palese;
- parere in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa;
- parere in ordine alla regolarità contabile;
- certificazione iter.



COMUNE DI TRENTO

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA (P.F.T.E.) DEL QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA FORTEZZA-VERONA, ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA, ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO LOTTO 3°: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO. ESPRESSIONE PARERE PER LA CONFERENZA DEI SERVIZI CONVOCATA AI SENSI DELL'ART. 14-BIS DELLA LEGGE 241/1990 E PARERE AI SENSI DELL'ART. 2 DELLA L.P. 18/2021.

Votazione palese

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 37

Favorevoli: n. 30 (Angeli, Baggia, Bosetti, Bozzarelli, Brugnara, Carli, Casonato, Chilà, Dal Ri, El Barji, Filosi, Fiori, Frachetti, Franzoia, Gilmozzi, Giuliani, Guastamacchia, Ianeselli, Lenzi, Maule, Merler, Panetta, Pedrotti, Piccoli, Robol, Serra, Stanchina, Tomasi, Uez, Zappini)

Contrari: n. 0

Astenuti: n. 7 (Bridi, Demattè, Fernandez, Filipin, Maschio, Urbani, Zanetti C.)

Non votanti: n. 0

Trento, addì 23.02.2022

la Segretaria generale
f.to Dott.ssa Lorenza Moresco



COMUNE DI TRENTO

Proposta di Consiglio n. 6 / 2022

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA

Oggetto: PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA (PFTE) DEL QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA FORTEZZA-VERONA, ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA, ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO LOTTO 3°: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO. ESPRESSIONE PARERE PER LA CONFERENZA DEI SERVIZI CONVOCATA AI SENSI DELL'ART. 14-BIS DELLA L. 241/1990 E PARERE AI SENSI DELL'ART. 2 DELLA L.P. 18/2021.

Vista la suddetta proposta di deliberazione, si esprime, ai sensi dell'art. 185 del Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino - Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m. parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, senza osservazioni.

Trento, addì 17 febbraio 2022

Servizio Appalti e partenariati
La Dirigente
dott.ssa Claudia Zanella
(firmato elettronicamente)



COMUNE DI TRENTO

Proposta di Consiglio. 6 / 2022

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ CONTABILE

Oggetto: PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA (PFTE) DEL QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA FORTEZZA-VERONA, ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA, ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO LOTTO 3°: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO. ESPRESSIONE PARERE PER LA CONFERENZA DEI SERVIZI CONVOCATA AI SENSI DELL'ART. 14-BIS DELLA L. 241/1990 E PARERE AI SENSI DELL'ART. 2 DELLA L.P. 18/2021.

Vista la suddetta proposta di deliberazione, si esprime, ai sensi dell'art. 185 del Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m. e dell'art. 23 del Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione del Consiglio comunale 23.11.2016 n.136, parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità contabile, senza osservazioni.

Servizio Risorse finanziarie e patrimoniali
La Dirigente
dott.ssa Franca Debiasi
(firmato elettronicamente)

Trento, addì 17.02.2022



COMUNE DI TRENTO

ITER PUBBLICAZIONE ED ESECUTIVITA'

Deliberazione Consiglio comunale 23.02.2022 n. 27

La presente deliberazione è stata adottata ai sensi dell'art. 183, comma 4, del Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino - Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m. ed è immediatamente eseguibile.

Il presente verbale di deliberazione è in pubblicazione all'Albo comunale il giorno 28.02.2022 per rimanervi affisso per 10 giorni consecutivi fino a tutto il giorno 10.03.2022.

Trento, addì 28.02.2022

la Segretaria generale
Dott.ssa Lorenza Moresco
(firmato elettronicamente)