



Comune di BESENELLO

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

Besenello, 14 marzo 2022

Prot.n. 1268

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

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

Alla Commissaria straordinaria del
“Potenziamento linea ferroviaria Verona –
Brennero” e Direttore Tecnico
c.a. Ing. Paola Firmi
p.firmi@rfi.it

e p.c.

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

Spett.le
COMUNE DI TRENTO
Sindaco
protocollo@pec.comune.trento.it

Spett.le
COMUNE DI ALDENO
Sindaco
aldeno@postemailcertificata.it

**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 Besenello 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-DINEVA0011\PI\2021\0000671, ns. prot. n. 5706 di data 30/11/2021, trasmetto in allegato alla presente copia della deliberazione del Consiglio comunale n. 3 di data 09/03/2022, immediatamente esecutiva, con la quale il Comune di Besenello 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 Legge 241/1990.

Unitamente alla citata deliberazione si trasmette l'Allegato n. 1 denominato "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 3a: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO - DOCUMENTO CONTENENTE LE PRESCRIZIONI DISCREZIONALMENTE APPOSTE AI FINI DELL'ASSENSO NONCHE' LE PROPOSTE DEL COMUNE DI BESENELLO PER LA MIGLIORE TUTELA DELL'INTERESSE PUBBLICO", che forma parte integrante e sostanziale della stessa deliberazione consiliare n. 3 di data 09/03/2022.

Cordiali saluti.



Il SINDACO
dott. Cristian Comperini



COMUNE DI BESENELLO

Provincia Autonoma di Trento

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 3

DEL CONSIGLIO COMUNALE

Adunanza di prima convocazione – Seduta pubblica ordinaria

OGGETTO:	Asse ferroviario Monaco-Verona. Accesso sud alla galleria di base del Brennero. Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) del potenziamento della linea ferroviaria Fortezza – Verona. Lotto 3A: Circonvallazione di Trento. Espressione parere in seno alla Conferenza di Servizi ex art. 14 bis della l. 241/1990.
-----------------	--

L'anno duemilaventidue addì 9 del mese di marzo alle ore 20.30 nella sala riunioni, a seguito di regolari avvisi, recapitati a termine di legge, si è convocato il Consiglio Comunale in adunanza pubblica, composto dai signori:

	ASSENTI	
	GIUSTIFICATI	INGIUSTIFICATI
1. COMPERINI CRISTIAN		
2. BATTISTI LAURA		
3. BATTISTI WALTER		
4. CARPENTARI ANITA		
5. FERRARI DAVIDE		
6. PIFFER RODOLFO		
7. RIGOS STEPHAN		
8. RIZZI RITA		
9. ROSI ROBERTA		
10. SORDO ANDREA		
11. ADAMI LUCA		
12. AMBROSANO COSTANTINO		
13. BATTISTI NADIA		
14. COMPER MORENA	X	
15. MITTEMPERGHER ALESSIO	X	

Sono nominati scrutatori: Ambrosano Costantino e Carpentari Anita

Assiste il Segretario comunale Reggente, dott.ssa Marianna Garniga.

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti il dott. Cristian Comperini, nella sua qualità di Sindaco, assume la presidenza e, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'argomento in oggetto.

OGGETTO:	Asse ferroviario Monaco-Verona. Accesso sud alla galleria di base del Brennero. Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) del potenziamento della linea ferroviaria Fortezza – Verona. Lotto 3A: Circonvallazione di Trento. Espressione parere in seno alla Conferenza di Servizi ex art. 14 bis della l. 241/1990.
-----------------	--

IL CONSIGLIO COMUNALE

premessi 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 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 RFI 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 del Comune di Trento del 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. (RFI), 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 rilocalizzazione 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 per il Comune di Trento 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 giunta del Comune di Trento del 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 PAT 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 PRG 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 (PNRR) 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, by-passando 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 RFI s.p.a. datata 11 ottobre 2021, ns. prot. n. 267105 di data 12 ottobre 2021, con la quale RFI 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 DPCM 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 del Comune di Besenello in un'apposita sezione informativa che presenta i collegamenti di rimando agli elaborati di progetto;

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 datata 29 novembre 2021, ns. prot. n. 5706 di data 30 novembre 2021, 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 del Progetto di Fattibilità per la circonvallazione di Trento è stato trattato al Tavolo per la mobilità e la viabilità convocato nei mesi di novembre e dicembre con l'invito a partecipare inviato a tutti i

Consiglieri comunali di Besenello e si è altresì informato il Consiglio dell'avvio del procedimento nel corso della seduta pubblica del 30 novembre 2021;

dato atto altresì 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 VIA, 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 di 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 VIA 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 RFI 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;

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 RFI s.p.a. - Direzione Investimenti Area Nord Est in data 29 novembre 2021 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 VIA;

posto che la Società proponente ha trasmesso al Ministero della transizione ecologica la documentazione a corredo dell'istanza di VIA 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;

richiamata la nota di data 25/02/2022, protocollo n. 1018 con la quale l'Amministrazione comunale ha espresso, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, parere favorevole con prescrizioni 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 PFTE 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”*;

visto che con nota prot. S504/2022/17.6-2022-31 del 3 febbraio 2022 la Provincia Autonoma di Trento l'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente e il Dipartimento Protezione Civile, Foreste e Fauna della Provincia Autonoma di Trento invitavano il Sindaco alla conferenza di servizi provinciale per acquisire il parere dei Comuni interessati all'opera in oggetto ai sensi dell'art. 19 della L.P. 19/2013 e s.m.;

dato atto che l'Amministrazione ha partecipato alla conferenza di Servizi provinciale in data 15/02/2022 e successivamente ha formalizzato le osservazioni del Comune di Besenello attraverso la nota protocollo n. 893 di data 18/02/2022 inviata all'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente e al Dipartimento Protezione Civile, Foreste e Fauna della Provincia Autonoma di Trento;

richiamata la propria deliberazione n. 12 del 29 maggio 2017 avente per oggetto: *“Mozione presentata dal Gruppo consiliare “Noi con Voi per Besenello”:* *“Adozione di misure di risanamento della qualità dell'aria, di riduzione delle emissioni gas clima-alteranti e di riduzione del rumore nella Valle dell'Adige”* con la quale il Consiglio comunale di Besenello richiedeva l'adozione immediata di politiche in materia di trasporti volte a ridurre gli inquinanti e le emissioni di gas clima-alteranti complessivamente e in particolare sull'asse del Brennero a tutela della salute e dell'ambiente, soprattutto attraverso l'aumento dei pedaggi autostradali in A22 allo scopo di contenere la diversione del traffico verso il Brennero, e attraverso interventi di miglioramento della fruibilità della ferrovia del Brennero nella sede attuale;

dato atto delle preoccupazioni che permangono a causa della carenza nell'analisi preliminare sull'opportunità di realizzare un'opera così imponente, unita alla tempistica imposta dalla normativa speciale in materia di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, in particolare dal Decreto Legge 77/2021, convertito in legge 108/2021;

ritenuto che decisioni in merito a opere così rilevanti avrebbero necessitato di analisi approfondita delle criticità relative alla realizzazione del progetto e di tempi ben più lunghi per rendere possibile la comunicazione e la possibilità di partecipazione da parte di cittadine e cittadini;

considerato che le valutazioni in materia di impatto ambientale e degli aspetti tecnico-progettuali a normativa vigente e speciale hanno luogo sulla base di uno studio di fattibilità, ad un livello progettuale embrionale che non permette l'approfondimento necessario per un intervento di tale complessità;

considerato altresì che sarebbe stato doveroso effettuare un'analisi maggiormente approfondita rispetto agli scenari alternativi - compresa l'“opzione zero”- analisi volta a dimostrare in modo inoppugnabile la necessità del quadruplicamento della rete ferroviaria;

dato atto che l'opera in analisi viene considerata a livello istituzionale superiore, in particolare dal Governo nazionale, dalla Provincia Autonoma di Trento e dal Comune capoluogo, strategica e indispensabile per favorire 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, e che contribuisca 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;

preso atto che la città di Trento ritiene che il progetto della circonvallazione ferroviaria di Trento fornisca un'opportunità imperdibile alla città e sia funzionale alla realizzazione di altri importanti interventi infrastrutturali programmati sul territorio di Trento, 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, l'Amministrazione comunale ha esaminato il PFTE e - ai fini della formulazione del parere di competenza per la Conferenza dei servizi - 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 3a: Circonvallazione di Trento - documento contenente le prescrizioni discrezionalmente apposte ai fini dell’assenso nonché le proposte del Comune di Besenello 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;

dato atto che, a seguito dei temi emersi nel corso del Dibattito pubblico, in particolare nel corso della serata tenutasi a Besenello su richiesta del Sindaco in data 20 dicembre 2021, l’Amministrazione comunale con il Quaderno n. 45, inviato con nota prot. 397 del 19/01/2022 e pubblicato sul sito del Dibattito pubblico, ha formulato proprie prescrizioni e/o proposte per le successive fasi progettuali e di esecuzione dell’opera;

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 nota inviata al Ministero della Transizione Ecologica – Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale in data 25/02/2022, protocollo n.1018 costituente l’Allegato 2 alla presente deliberazione;

preso atto del risultato del dibattito consiliare e recepite le proposte di emendamento presentate dai Consiglieri del gruppo di minoranza consiliare di seguito esposte:

- al punto 4 lettera b proporre che si valuti la possibilità per la parte sud di installare barriere antirumore a protezione delle abitazioni collocate nei pressi dell’imbocco della galleria;
- al punto 9: prescrivere che venga stabilita l’impossibilità di adibire l’area Cemea, o parte di essa, alla manifattura per la costruzione dei conci in cemento per l’isolamento delle gallerie, come ci è stato assicurato in sede di dibattito pubblico;
- al punto 9 lettera c precisare che i marciapiedi in zona artigianale siano previsti su entrambi i lati della SS12 nella zona artigianale di Besenello, stante l’attuale pericolosità per i pedoni;
- al punto 9 lettera g prevedere che la nuova sede dei Vigili del fuoco volontari con funzione di protezione civile sia operativa entro l’inizio dei lavori del cantiere;

ritenuto pertanto, alla luce di quanto sopra esposto, di esprimere il proprio parere favorevole al progetto del lotto 3a - circonvallazione di Trento presentato da RFI s.p.a. per la conferenza dei servizi convocata ai sensi dell’art. 14 bis della L. 241/90, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni dettagliatamente elencate nell’Allegato n. 1 (punti da 1 a 11) ai fini della migliore tutela dell’interesse pubblico;

dato atto che il presente provvedimento non comporta riflessi diretti e/o indiretti di carattere finanziario ed economico tali da pregiudicare gli equilibri di bilancio, oppure tali da alterare sotto il profilo della congruità, coerenza ed attendibilità le previsioni del bilancio in corso;

visto il parere favorevole sulla proposta di deliberazione, espresso ai sensi degli articoli 185 e 187 della L.R. 3 maggio 2018, n. 2, reso dal Responsabile del Servizio Affari generali, allegato alla presente deliberazione per formarne parte integrante e sostanziale;

ritenuto altresì di presentare nell’ambito della medesima conferenza dei servizi una serie di proposte elencate nel medesimo Allegato n. 1 (punto 4 lettera b e punto 11 lettera a e b), sempre al fine di tutelare l’interesse pubblico;

valutato che il rispetto delle prescrizioni contenute nell’Allegato n. 1 dovrà essere oggetto di specifica verifica attraverso riscontro motivato fornito da R.F.I. s.p.a. al Comune di Besenello prima dell’avvio della progettazione delle fasi successive;

Tutto ciò premesso;

Visto l’articolo 42 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267;

Visto il Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige, approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2;

Visto il Testo Unico delle leggi regionali sull’ordinamento contabile e finanziario dei comuni della Regione autonoma Trentino – Alto Adige, approvato con D.P.G.R. 28 maggio 1999, n. 4/L, modificato con D.P.Reg. 01 febbraio 2005, n. 3/L e s.m.;

Visto il Regolamento di attuazione dell’ordinamento contabile e finanziario degli enti locali approvato con D.P.G.R. 27 ottobre 1999, n. 8/L e s.m.;

Visto lo Statuto comunale, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 20 di data 13 maggio 2009 ed entrato in vigore il 26 giugno 2009 come modificato con deliberazione consiliare n. 44 del 26 novembre 2014;

Visti:

- 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.;
-

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;

con separata specifica votazione in merito all'accoglimento delle proposte di integrazione all'Allegato 1 presentate dai Consiglieri del gruppo di minoranza consiliare poc'anzi esposte che ha dato il seguente risultato: con voti favorevoli n. 13, espressi per appello nominale, da n. 13 consiglieri presenti;

con due separate votazioni (una con riguardo all'immediata eseguibilità) che hanno dato il medesimo risultato: con voti favorevoli n. 13, espressi per appello nominale, da n. 13 consiglieri presenti, accertati dal Sindaco con l'ausilio degli scrutatori e del Segretario comunale reggente

DELIBERA

1. 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, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni (Allegato 1 – punti da 1 a 11) dettagliatamente elencate 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 3a: Circonvallazione di Trento - documento contenente le prescrizioni discrezionalmente apposte ai fini dell'assenso nonché le proposte del Comune di Besenello per la migliore tutela dell'interesse pubblico”- Allegato n. 1 che forma parte integrante ed essenziale della presente deliberazione e comprende le integrazioni approvate in sede di dibattito consiliare;
2. di presentare nell'ambito della medesima conferenza dei servizi le proposte elencate nel medesimo Allegato n. 1 sopracitato (punto 4 lettera b e punto 11 lettera a e b);
3. di richiedere in sede di conferenza di servizi che il rispetto delle prescrizioni contenute nell'Allegato n. 1 sia oggetto di specifica verifica attraverso riscontro motivato fornito da R.F.I. s.p.a. al Comune di Besenello prima dell'avvio della progettazione delle fasi successive;
4. di inoltrare la presente deliberazione alla Segreteria della Conferenza dei Servizi e alla Provincia di Trento;
5. di prendere atto del parere espresso dall'Amministrazione comunale con nota protocollo n. 1018 di data 25/02/2022, 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* - Allegato n. 2 che forma parte integrante ed essenziale della deliberazione;
6. di dichiarare, la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183, comma 4 della L.R. 3 maggio 2018 n. 2 e s.m., per le motivazioni indicate in premessa.

Avverso la presente deliberazione sono ammessi i seguenti ricorsi:

- a) opposizione alla Giunta comunale, entro il periodo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 183, co. 5 del Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino-Alto Adige;
- b) ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale di Trento, entro 60 giorni, ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs. 02.07.2010, n 104;
- c) ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, entro 120 giorni, ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 24.11.1971, n. 1199.

I ricorsi b) e c) sono alternativi.

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto.

f.to IL SINDACO
dott. Cristian Comperini

f.to IL SEGRETARIO COMUNALE REGGENTE
dott.ssa Marianna Garniga

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

Copia del presente verbale è stata pubblicata all'albo pretorio dal 14.03.2022 per rimanervi 10 giorni.

Data esecutività delibera il 09.03.2022 ai sensi dell'art. 183 del Codice degli enti locali della Regione Autonoma Trentino-Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018 n. 02.

Immediatamente eseguibile: sì.

f.to IL SEGRETARIO COMUNALE REGGENTE

dott.ssa Marianna Garniga

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 3a: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO - DOCUMENTO CONTENENTE LE PRESCRIZIONI DISCREZIONALMENTE APPOSTE AI FINI DELL'ASSENSO NONCHE' LE PROPOSTE DEL COMUNE DI BESENELLO PER LA MIGLIORE TUTELA DELL'INTERESSE PUBBLICO.

RICHIESTE E PRESCRIZIONI

Esaminata la documentazione relativa al Progetto di Fattibilità Tecnico Economica notificato da R.F.I. in data 29/11/2021 e protocollato in data 30/11/2021 al n. 5706, si formula **parere favorevole con prescrizioni**. In particolare, per quanto di competenza del Comune di Besenello, si evidenziano i seguenti punti.

1. Cantierizzazione.

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

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

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

2. Geologia, idrogeologia e idrologia.

Interferenza con sorgente Acquaviva.

A seguito di accordo convenzionale con il Comune di Trento e conseguente iter avviato nel 1998, la scrivente Amministrazione comunale ha acquisito nel 2016 titolo concessorio per l'utilizzo della sorgente di Acquaviva per le necessità dell'intero fabbisogno idrico della comunità. È nostro interesse primario la tutela sia quantitativa che qualitativa del citato corpo idrico. Al termine dei lavori di rinnovo delle opere di presa della sorgente e per rilasciare le autorizzazioni di rito all'emungimento, l'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente in fase di valutazione di impatto ambientale aveva richiesto a Novareti S.p.a., società incaricata dei lavori in rappresentanza del Comune di Trento nominato capofila nel 1998, di effettuare un monitoraggio dei prelievi dalla sorgente a vari livelli di litri al secondo al fine di valutare gli effetti dell'emungimento sulla falda acquifera, in termini di capacità idrica, e gli effetti sulla falda alluvionale. Chiediamo pertanto un focus particolare riguardo i possibili effetti negativi e le interferenze dell'opera in esame rispetto all'acquifero carsico dell'Acquaviva, dal momento che il massiccio della Vigolana si è dimostrato essere percorso da un reticolo di acque comunicanti sia per via diretta (sorgente) che per via indiretta (falda alluvionale del fiume Adige). In particolare, in fase di procedura per l'ottenimento della concessione a derivare l'acqua per fine pubblico, abbiamo avuto modo di consultare un documento redatto su richiesta di A.P.P.A. del Trentino nel corso della seconda Valutazione di impatto ambientale (*Procedimento di Valutazione di impatto ambientale VIA – 2010 - 18. Progetto "Utilizzo delle sorgenti di Acquaviva e condotte di collegamento. Comuni di Trento e Besenello – Ditta proponente Dolomiti Reti S.p.a. – Conferenza di servizi di data 17/10/2013 protocollo Provincia Autonoma di Trento 549587*). Tale documento, dimesso agli atti e redatto dalla società Dolomiti Reti S.p.a., oggi Novareti S.p.a., denominato "*Piano di monitoraggio ambientale preventivo*", evidenziava come per un emungimento da sorgente superiore a 180 litri al secondo fosse possibile il verificarsi di un ritorno di acqua dalla falda alluvionale dell'Adige verso quella carsica della Vigolana. Riteniamo che ciò richieda un approfondimento, anche a tutela dell'acqua potabile destinata alla città di Trento, stante la possibilità non remota che i lavori oggetto di attuale valutazione possano comportare inquinamento della falda di valle.

- a) Prescrizione: effettuare analisi puntali rispetto alla questione evidenziata e monitoraggi costanti in fase di cantiere e successiva al fine di preservare qualità e quantità dell'acquifero del Massiccio della Vigolana, ma anche delle sorgenti che insistono sulla zona di Mattarello;

b) Prescrizione: depositare - prima dell'avvio del cantiere - i dati del monitoraggio delle sorgenti realizzato fino ad oggi in modo tale da poter essere resi pubblici.

3. Elettromagnetismo.

Sottostazione elettrica località Murazzi.

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

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

4. Rumore.

Mitigazione dell'impatto acustico.

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

- a) Prescrizione: 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.
- b) Proposta: valutare per la parte sud l'installazione di barriere antirumore a protezione delle abitazioni collocate nei pressi dell'imbocco della galleria;
- c) Prescrizione: prevedere accurato monitoraggio e predisposizione di misure di mitigazione per quanto riguarda l'area di cantiere a ridosso della zona residenziale di Besenello e, più in generale, nelle aree oggetto dei lavori.

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

5 Vibrazioni.

Mitigazione dell'impatto vibrazionale

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

- a) Prescrizione: presentare il sistema di abbattimento delle vibrazioni in corso di esercizio;
- b) Prescrizione: in fase di cantiere si prescrive di operare in fasce orarie compatibili con la destinazione residenziale degli ambiti;
- c) Prescrizione: valutare l'eventuale impatto delle vibrazioni sulle principali infrastrutture di servizi: Telecomunicazioni, Elettrico, Idrico, Gasdotto, Fognatura.

6. Aria.

Qualità dell'aria in fase di cantiere.

Conferimento terreni – PUT

Nello Studio di Impatto Ambientale, per quanto riguarda gli impatti in fase di cantiere in relazione alle emissioni in atmosfera, si conclude che sarà necessario prevedere il monitoraggio per l'inquinante NO_x in quanto si ritiene possano rimanere dei superamenti residui dei valori limite per questo inquinante.

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

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

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

Per quanto attiene PM10 e polveri sottili, riprendendo quanto emerso in sede di conferenza dei servizi provinciale e oggetto di osservazione specifica da parte di APPA, si richiede l'ampliamento della campagna di monitoraggio già prevista da RFI sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo, con l'installazione di ulteriori punti di monitoraggio nell'area di cantiere sul territorio di Besenello e altrove.

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

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

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

- a) Prescrizione: prevedere nel Piano di monitoraggio ambientale anche il monitoraggio del parametro NO_x ;
- b) Prescrizione: prevedere l'ampliamento della campagna di monitoraggio delle PM10 e altre polveri sottili già prevista da RFI sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo, con l'installazione di ulteriori punti di monitoraggio nell'area di cantiere sul territorio di Besenello e altrove. Tali punti di monitoraggio dovranno essere operanti in via continuativa e non a intervalli di 15 giorni, per una compiuta valutazione in tutta la fase di cantiere;
- c) Prescrizione: provvedere, in corrispondenza dei possibili aggiornamenti del PUT, a individuare siti di deposito che permettano di ridurre decisamente la lunghezza dei tragitti per il trasporto del materiale proveniente dagli scavi.

7. Ecologia e paesaggio.

Ingresso della galleria sud.

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

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

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

- 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;
- b) Prescrizione: garantire la previsione di corridoi ecologici per fauna, esistenti o potenziali, in particolare nella zona dell'Acquaviva;
- c) Prescrizione: per i prossimi livelli di progettazione predisporre 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.

8. Deposito terre.

Evitare il consumo di suolo agricolo di pregio.

Nel pieno rispetto dei principi ispiratori della L.P. 15/2015 le aree agricole dei Comuni della periferia sud di Trento, individuate come "deposito terre" in via eventuale, debbono essere risparmiate. Data la preziosità del suolo, in particolare di quello agricolo, e la presenza di aree già antropizzate disponibili nelle zone adiacenti ai cantieri previsti, richiediamo un

ravvedimento sulla possibilità di sacrificare terreni coltivati già oggetto di lavori per la realizzazione di importanti opere pubbliche, quali la posa delle tubazioni per l'acquedotto di fondovalle che parte dalla sorgente Acquaviva e la realizzazione del Depuratore Trento Tre. In materia rimandiamo alle osservazioni trasmesse dai nostri concittadini proprietari e coltivatori dei fondi in parola in sede di dibattito pubblico e richiediamo l'individuazione di aree alternative già degradate o cementificate.

- a) Prescrizione: stralciare dal progetto la previsione delle aree DT.01, DT.02, DT.03, destinate a deposito terre nei Comuni di Besenello e Aldeno. Tali aree, coltivate a vigneto pregiato per circa dieci ettari, potranno essere individuate invece in aree alternative già degradate o cementificate.

9. Area ex Cemea (area cantiere base CB.02 in Comune di Besenello).

Il PFTE prevede la possibilità che presso l'area ex Cemea, sita ai margini della zona residenziale nord dell'abitato di Besenello, trovi collocazione uno dei due cantieri di base che ospiteranno le maestranze adibite alla realizzazione dell'opera e le strutture di supporto. In linea di principio condividiamo che sia preferibile utilizzare un'area dismessa e in stato di abbandono anziché sacrificare terreno agricolo e prezioso suolo. Va però considerato anche che la zona in questione si trova a ridosso del centro abitato. Pertanto, si richiede che venga stabilita l'impossibilità di adibire l'area, o parte di essa, alla manifattura per la costruzione dei conci in cemento per l'isolamento delle gallerie, come ci è stato assicurato in sede di dibattito pubblico. Inoltre, sarà indispensabile prevedere da subito delle misure di tutela e di sicurezza per salvaguardare la vivibilità per i residenti e le nuove e sopravvenute necessità. Le si indicano di seguito.

- a) Prescrizione: prevedere una viabilità di accesso all'area del cantiere base 2 con uno svincolo dedicato e corsia di immissione sulla SS12 diversa dalla attuale; tale tratto stradale infatti presenta già ora aspetti problematici di sicurezza da risolvere
- b) Prescrizione: garantire il sistema fognario e acquedottistico della zona che è attualmente inesistente nelle aree destinate al cantiere;
- c) Prescrizione: completare i marciapiedi su entrambi i lati della SS12 nella zona artigianale di Besenello, stante l'attuale pericolosità per i pedoni. Ciò permetterà il collegamento in sicurezza con l'area residenziale;
- d) Prescrizione: prevedere una bretella interna all'area per collegarla in maniera autonoma alla SS12, dal momento che sarà impensabile l'utilizzo di Via della Postavecchia, come è invece ipotizzato all'interno dello studio di fattibilità;

- e) Prescrizione: stralciare Via della Postavecchia come percorso di accesso al cantiere;
- f) Prescrizione: prevedere la bonifica dell'amianto per l'area. Vi sono infatti presenti coperture segnalate dal Servizio Politiche sanitarie e per la non autosufficienza del Provincia Autonoma di Trento come contenenti amianto;
- g) Prescrizione: prevedere l'operatività entro l'inizio dei lavori del cantiere, ~~insieme alla~~ in collaborazione con la Provincia Autonoma di Trento, ~~la presenza~~ di una sede idonea del Corpo dei Vigili del fuoco volontari a presidio delle maestranze per il cantiere di base e delle complessità sopravvenute in termini di traffico, viabilità, lavori del cantiere. L'attuale sede dei Vigili del fuoco di Besenello risulta, infatti, del tutto inidonea allo scopo e come presidio di Protezione civile;
- h) PROTOCOLLO D'INTESA PER LA CONDIVISIONE DELLE MODALITA' DI CANTIERIZZAZIONE E LA MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DEI CANTIERI
Prescrizione: prevedere la partecipazione del Comune di Besenello al Protocollo di Intesa qui citato e richiesto dal Comune di Trento nelle proprie prescrizioni al punto 11 lettera a) come di seguito riportato: *“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”*;

10. Viabilità ordinaria in fase di cantiere.

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

- a) Prescrizione: prevedere percorsi dedicati per i mezzi di cantiere e per i mezzi pesanti impiegati per la realizzazione dell'opera, evitando l'impiego delle vie a ridosso dei centri abitati.

11. Viabilità ordinaria tra Mattarello e Besenello

Accesso ai fondi agricoli.

- 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 ricollegi 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) Prescrizione: si prescrive che sia garantita la funzionalità di via Nazionale a Mattarello e verso le case di Acquaviva nel Comune di Besenello per l'intera durata dei lavori.