



Bolzano, 13.05.2022

Redatto da:

Paul Gänsbacher

Tel. 0471411800

paul.gaensbacher@provincia.bz.it

Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale Valutazioni ambientali
Divisione V – Sistemi di valutazione
ambientale
cress@pec.minambiente.it
digianfrancesco.carlo@mite.gov.it

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

Per conoscenza: Alla Società RFI S.p.A.
Direzione Investimenti Area Nord Est
Progetti Verona
Ing. Damiano Beschin
rfi-din-dine.vr@pec.rfi.it

[ID: 7957] Procedura di V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art. 23, del D.Lgs. 152/2006 e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9. Progetto definitivo della linea ferroviaria Verona-Brennero e linea Fortezza-San Candido: nuovo collegamento ferroviario "Variante Val di Riga" - Variante Val di Riga.

In riferimento al progetto definitivo della linea ferroviaria Verona-Brennero e linea Fortezza-San Candido: nuovo collegamento ferroviario "Variante Val di Riga", si invia in allegato il parere del Comitato ambientale della Provincia Autonoma di Bolzano.

Ai sensi della normativa provinciale in materia di VIA (legge provinciale 17/2017) nel comitato ambientale e composto dai rappresentanti degli uffici provinciali competenti nelle seguenti materie:

- a) tutela delle acque;
- b) tutela dall'inquinamento atmosferico e acustico;
- c) gestione dei rifiuti e tutela del suolo;
- d) tutela della natura e del paesaggio;
- e) tutela degli ambienti acquatici;
- f) gestione delle risorse idriche;
- g) vincoli idrogeologici forestali.

Per questo motivo il parere del Comitato ambientale comprende anche il parere degli uffici competenti in materia di Tutela della natura e del paesaggio.

Cordiali saluti

Il direttore d'ufficio
Paul Gänsbacher
(sottoscritto con firma digitale)

Allegato: parere n. 4/2022 del Comitato ambientale

Abteilung 29
Landesagentur für Umwelt und
Klimaschutz
Amt für Umweltprüfungen



Ripartizione 29
Agenzia provinciale per l'ambiente e la tutela
del clima
Ufficio valutazioni ambientali

Umweltbeirat

Comitato ambientale

PARERE n. 4/2022

Seduta del 16 marzo 2022

Bozen/ Bolzano 08.04.2022

Progetto della linea ferroviaria Verona-Brennero e linea Fortezza-San Candido: nuovo collegamento ferroviario "Variante Val di Riga" - Parere ai sensi dell'art. 24, comma 1, della legge provinciale del 13.10.2017, n. 17.

Ai sensi della normativa in materia di valutazione ambientali, del D.Lgs. n. 152/2006, della legge provinciale 17/2017 la costruzione di tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza sono soggetti a VIA di competenza statale.

Ai sensi dell'articolo 24 della legge provinciale 17/2017 i progetti di competenza statale soggetti a VIA, per la cui esecuzione sia richiesta il previo parere o intesa con la Provincia Autonoma di Bolzano ai sensi delle norme di attuazione dello statuto speciale per la regione Trentino-Alto Adige in materia di urbanistica ed opere pubbliche, il parere o l'intesa vengono espressi dalla Giunta provinciale previo parere del Comitato ambientale.

Il presente progetto e lo studio d'impatto ambientale sono stati pubblicati dal Ministero della transizione ecologica il 10.02.2022 per 30 giorni;

Entro tale periodo in riguardo al presente progetto sono state trasmesse 2 osservazioni da parte dei comuni di Varna e Naz-Sciaves delle quali il comitato ambientale ha preso conoscenza;

Le osservazioni – per il loro contenuto possono essere riassunti brevemente come segue: migliorare l'integrazione delle strutture nel paesaggio e all'ambiente, che zone residenziali vengono protetti dal rumore, che il riempimento con materiale di scavo viene eseguito in modo che gli aspetti paesaggistici e l'uso agricolo vengono presi in considerazione, che le due gallerie in direzione ovest vengono prolungate, che le installazioni tecniche "Cabina TE FA01 eRI51_01" vengono combinate con la struttura "Piazzale tecnologico, che vengono realizzate delle piste ciclabili e che la stazione ferroviaria di Varna viene realizzata, come previsto nel progetto originale, con questo lotto edilizio.

Il comitato ambientale nella seduta del 16.03.2022 ha espresso ai sensi dell'articolo 24 della legge provinciale 13 ottobre 2017, n. 17 parere favorevole considerando alle seguenti condizioni:

1. I seguenti progetti esecutivi di dettaglio durante la fase di costruzione vanno presentati all'approvazione all'Ufficio Valutazioni ambientali:
 - Impianto depurazione per le acque avanzamento galleria;
 - Gestione acque meteoriche ai sensi dell'art. 46 della legge provinciale 18.06.2002, n. 8;
 - Impianto rifornimento carburante con dimensionamento disoleatore;
 - Deposito sostanze chimiche;
 - Zona manutenzione macchine;
 - Impianto lavaggio ruote con dimensionamento disoleatore;
 - Impianto di betonaggio;
2. I seguenti progetti esecutivi di dettaglio per la fase di esercizio vanno presentati per l'approvazione all'Ufficio Valutazioni ambientali:
 - Gestione acque meteoriche ai sensi dell'art. 46 della legge provinciale 18.06.2002, n. 8 prendendo preventivamente contatto con l'Ufficio tutela acque;
3. Nel progetto esecutivo dev'essere verificata la possibilità di costruire la stazione ferroviaria di Vahr questo lotto edilizio.
4. Per quanto concerne il nuovo ponte ferroviario sul fiume Isarco e in considerazione di quanto osser

- dal Comune di Naz-Sciaves relativamente ai possibili effetti di risonanza, si ritiene necessario verificare l'opportunità di posizionare un materassino elastomerico sotto le traverse o tra il Ballast e l'impalcato a cassone del nuovo ponte ferroviario.
5. Per quanto concerne il tratto definito come „Ladestatt“ fino a casa cantoniera „Obere Ladestatt“ (così come definito nelle osservazioni inoltrate dal Comune di Naz-Sciaves) si osserva che la proposta di maggior riempimento dell'area vada associata alla possibilità di configurare il terreno e la scarpata del nuovo tratto ferroviario in modo tale da costituire un vallo con caratteristiche di buona protezione acustica in favore dell'abitato in zona Raut (protezione dal rumore generato sia dal nuovo tratto RFI che dalla SS49).
 6. Le due gallerie in direzione ovest devono essere prolungate come proposto dal comune.
 7. Si suggerisce l'impiego di materiale fonoassorbente per gli imbocchi dei tunnel ferroviari e lungo il tratto ferroviario in trincea presso la nuova stazione di Naz Sciaves.
 8. Ai fini di garantire omogeneità con le barriere antirumore già in uso si chiede che venga utilizzata la tipologia di barriere antirumore già messe in opera da RFI sulla linea ferroviaria del Brennero in Provincia di Bolzano.
 9. Prescrizioni per le attività di costruzione (cantieri e depositi temporanei)
 - Si rammenta che le aree di cantiere, di deposito temporaneo e lavorazione di materiale di scavo devono essere approvate dai competenti uffici ai fini del rispetto delle disposizioni dettate dalla legge provinciale 16 marzo 2000, n. 8 (tutela della qualità dell'aria) e dalla legge provinciale 5 dicembre 2012, n. 20 (inquinamento acustico).
 10. Il Piazzale di Varna (RI51_02, Piazzale Bivio Varna) è previsto su aree classificate nel Piano Paesaggistico comunale come aree di rispetto paesaggistico: su tali aree vige un assoluto divieto di edificazione al fine di salvaguardare la continuità del quadro paesaggistico di pregio e la consistenza delle aree agricole.

Qualora per comprovate ragioni tecniche e d'esercizio non fosse possibile individuare aree alternative, nella successiva fase di progettazione il progetto deve essere rielaborato riducendo la superficie dell'impianto, razionalizzando la viabilità e ricorrendo alla costruzione in interrato in conformità all'andamento del pendio, perseguendo quegli obiettivi di qualità paesaggistica propri delle grandi opere e costitutivi del paesaggio antropico di pregio.

La disposizione isolata nel pendio, le dimensioni e la configurazione dell'opera e dei fabbricati previsti (FA21, Fabbricato Tecnologico e FA22, Cabina TE), nonché la viabilità di accesso al piazzale (NV51_02) e quella di collegamento alla viabilità agricola esistente, costituiscono un notevole impatto paesaggistico e danno origine ad un elevato consumo del suolo, contrastando con i fondamentali principi della tutela del paesaggio e dello sviluppo sostenibile del territorio. In considerazione delle dimensioni dell'impianto e della distanza dal centro abitato l'intervento è fonte di dispersione insediativa.

Con riferimento alla densità infrastrutturale esistente, si chiede di verificare l'utilizzo allo scopo delle aree intercluse tra la linea ferroviaria e il tracciato dell'Autostrada A22 – individuate come AS.02, area di stoccaggio temporanea e limitrofe - che presentano un modesto valore ecologico e testimoniale e sono servite da viabilità esistente, seppure oggetto di prevista implementazione, priva di interferenze con i tracciati ciclopeditoni.

Si rammenta che la fascia limitare del bosco è classificata come castagneto e costituisce elemento di notevole valore paesaggistico oggetto di salvaguardia.

La scala della viabilità di servizio provvisoria e definitiva deve essere adeguata al contesto paesaggistico e ai reali flussi di traffico esistenti.

L'impermeabilizzazione del suolo deve essere ridotta al minimo indispensabile e le aree di pertinenza degli edifici devono essere prevalentemente permeabili.

Le coperture dei fabbricati sono da realizzare preferibilmente a verde estensivo integrato da elementi fotovoltaici.
 11. La Galleria Olimpia attraversa le p.ff. 732/20 e 783/6 oggetto di coltivazione della cava “Reifer” (2019/305): riguardo alle mitigazioni e ai ripristini ambientali di questo tratto valgono le prescrizioni di cui al relativo studio preliminare ambientale.
 12. Il nuovo viadotto ferroviario Isarco (VI01) affianca il viadotto stradale esistente (ponte SS49Bis/03) costituendo un elemento di forte impatto visivo. In considerazione del fatto che quest'ultimo sarà oggetto di rifacimento in un prossimo futuro, con riferimento alla scala dell'intervento e al sensibile contesto paesaggistico, si invoca la progettazione coordinata delle opere al fine di integrare le soluzioni tecniche e figurative.
 13. Riguardo allo svincolo e rotatoria Aica (NV02) si invoca una soluzione concertata con il Comune di Naz-Sciaves e la competente Ripartizione Infrastrutture della PAB tesa alla razionalizzazione degli accessi, al contenimento della superficie impermeabilizzata e all'implementazione della viabilità ciclopeditona sovracomunale. I tratti di viabilità dismessi devono essere rinaturati e le opere accompagnate da adeguate misure di mitigazione a verde.
 14. I fabbricati della linea ferroviaria storica della Val Pusteria sono vincolati ai sensi della tutela degli insiemi (art.11, LP 9/2018) per la loro continuità figurativa e il valore testimoniale delle loro caratteristiche costruttive. Le implementazioni operate in anni recenti sono caratterizzate da una propria immagine

- coordinata tesa a dialogare - per configurazione e scelta dei materiali e dei loro trattamenti superficiali – con l'esistente. La configurazione del fabbricato della Fermata Naz Sciaves (FV01) deve pertanto nella successiva fase di progettazione tenerne adeguatamente conto.
15. In considerazione delle notevoli valenze materiche degli attuali muri di sostegno in blocchi di granito squadriati si ritiene opportuno configurare il fabbricato della fermata quale blocco monolitico in calcestruzzo bocciardato.
 16. Il Piazzale Tecnologico (RI51_01) e la Cabina TE (FA01) disposti al limite del parcheggio sono elementi isolati di notevole impatto visivo ed estranei al quadro paesaggistico. Al fine di contrastare la dispersione edilizia, nella successiva fase di progettazione i fabbricati destinati ad ospitare le attrezzature elettromeccaniche devono essere integrati a quello della fermata e realizzati, per quanto compatibile, interrati.
 17. La GA07 è destinata a sostituire l'attuale ponte di scavalco della ferrovia al km 3+370 e costituisce la premessa per realizzare la nuova viabilità comprensiva della rotatoria (NV04). Al riguardo si rimarca che il ponte in pietra della SS49 è un viadotto coevo alla linea storica inaugurata nel 1871 che - integrato dai muri in blocchi di granito per il sostegno del versante - possiede una notevole valenza materica e un elevato valore testimoniale che devono essere conservati. Il materiale proveniente dalle demolizioni dei tratti oggetto di costruzione del nuovo fabbricato della stazione deve essere recuperato e adeguatamente riutilizzato nelle immediate vicinanze.
 18. Il nuovo svincolo (NV04) confligge con la conservazione del bene storico – artistico “Edicola sulla strada dopo Fortezza” (p.ed.53 C.C. Sciaves, DM del 08/05/1950) e pare sovradimensionato rispetto ai flussi di traffico sulla SP151. Qualora oggetto di intervento, si chiede di perseguire d'intesa con il Comune di Naz-Sciaves e la competente Ripartizione Infrastrutture della PAB una configurazione dello spazio libero che trascenda la mera soluzione viabilistica e valorizzi i preesistenti elementi di pregio (edicola con albero), salvaguardando e implementando la viabilità ciclopedonale.
 19. Il Posto Movimento Naz Sciaves - realizzato a raso della sede stradale della SS 49 della Pusteria – costituisce, con il suo Piazzale Tecnologico (RI51_04) in rilevato, un'artificiale estensione dello spazio destinato alla viabilità e un notevole ostacolo alla percezione del paesaggio libero. Qualora non fosse possibile concentrare le apparecchiature elettromeccaniche nel fabbricato della fermata, queste devono essere disposte in un fabbricato interrato nel pendio localizzato di preferenza in prossimità della linea ferroviaria, riducendo al minimo le caratteristiche geometriche della nuova viabilità di accesso (NV06) e prestando attenzione all'interferenza con il sentiero escursionistico 9B / trattorabile Putzer.
 20. Riguardo al tombamento del materiale di scavo residuo si precisa che la copertura boscata e gli elementi paesaggistici e le siepi esistenti sull'area RI12 devono essere ripristinati al termine dei lavori. Al fine di mitigare l'impatto acustico derivante dall'esercizio della nuova linea ferroviaria nel tratto RI03 si ritiene paesaggisticamente compatibile un eventuale aumento in altezza della scarpata rinverdata e piantumata, previa la razionale gestione delle acque superficiali.
 21. Riguardo all'area RI42 confinante con area di tutela paesaggistica “Gola del fiume Rienza” si rimarca che la viabilità provvisoria al termine dei lavori deve essere ricondotta alle caratteristiche di quella agricola.
 22. Il progetto esecutivo della cantierizzazione deve essere completato con un rilievo fotografico dello stato di fatto finalizzato al ripristino ambientale delle aree.
 23. Con riferimento alla "Relazione Opere a verde" si rimarca che i ripristini ambientali e la scelta delle essenze / varietà autoctone per le piantumazioni deve essere effettuata d'intesa con l'Autorità Forestale. I lavori devono essere accompagnati da un ecologo – paesaggista appositamente incaricato.
 24. I muri di sostegno realizzati in prossimità o continuità di murature esistenti devono essere adeguati per colore e superficie a quelli esistenti.
 25. La scala della viabilità di servizio provvisoria e definitiva deve essere adeguata ai reali flussi di traffico.
 26. Le coperture dei fabbricati sono da realizzare preferibilmente a verde estensivo e accompagnato dalla posa di elementi fotovoltaici.
 27. L'estradosso delle opere d'arte (imbocchi galleria Olimpia e le gallerie artificiali non coperte da viabilità) deve essere ricoperto da materiale umifero dello spessore minimo di 60 cm e rinverdito.
 28. Le barriere fonoassorbenti devono essere preferibilmente affiancate da piantumazioni e rinverdimenti tesi a ridurre l'impatto visivo.
 29. Si rammenta che gli strumenti di pianificazione comunale sono da adeguare in base alle procedure dell'art. 3 del DPR n. 383 del 1994 e successive modifiche.

DER VORSITZENDE DES UMWELTBEIRATES
 IL PRESIDENTE DEL COMITATO AMBIENTALE
 Dr. Flavio RUFFINI
 (sottoscritto con firma digitale)

Papierausdruck für Bürgerinnen und Bürger ohne digitales Domizil

(Artikel 3-bis Absätze 4-bis, 4-ter und 4-quater des gesetzesvertretenden Dekretes vom 7. März 2005, Nr. 82)

Dieser Papierausdruck stammt vom Originaldokument in elektronischer Form, das von der unterfertigten Verwaltung gemäß den geltenden Rechtsvorschriften erstellt wurde und bei dieser erhältlich ist.

Der Papierausdruck erfüllt sämtliche Pflichten hinsichtlich der Verwahrung und Vorlage von Dokumenten gemäß den geltenden Bestimmungen.

Das elektronische Originaldokument wurde mit folgenden digitalen Signaturzertifikaten unterzeichnet:

Name und Nachname / nome e cognome: FLAVIO RUFFINI
Steuernummer / codice fiscale: TINIT-RFFFLV64C13F132X
certification authority: InfoCert Firma Qualificata 2
Seriennummer / numero di serie: 15cfa16
unterzeichnet am / sottoscritto il: 08.04.2022

*(Die Unterschrift der verantwortlichen Person wird auf dem Papierausdruck durch Angabe des Namens gemäß Artikel 3 Absatz 2 des gesetzesvertretenden Dekretes vom 12. Februar 1993, Nr. 39, ersetzt)

Am 11.04.2022 erstellte Ausfertigung

Copia cartacea per cittadine e cittadini privi di domicilio digitale

(articolo 3-bis, commi 4-bis, 4-ter e 4-quater del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82)

La presente copia cartacea è tratta dal documento informatico originale, predisposto dall'Amministrazione scrivente in conformità alla normativa vigente e disponibile presso la stessa.

La stampa del presente documento soddisfa gli obblighi di conservazione e di esibizione dei documenti previsti dalla legislazione vigente.

Il documento informatico originale è stato sottoscritto con i seguenti certificati di firma digitale:

*(firma autografa sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo 12 febbraio 1993, n. 39)

Copia prodotta in data 11.04.2022